В. А. СЕРДЮК

ЗАБЫТЫЙ ПЕРСОНАЛ

ЖЕНСКИЙ ТРУД НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Владимир Сердюк

«Забытый персонал»: женский труд на железных дорогах Российской империи

«Нестор-История»

2020

УДК 94(47): 656.2 "1837/1917"
ББК 63.3(2)5+39.2

Сердюк В. А.

«Забытый персонал»: женский труд на железных дорогах Российской империи / В. А. Сердюк — «Нестор-История», 2020

ISBN 978-5-4469-1708-2

Монография посвящена проблеме использования женского труда на железных дорогах Российской империи в XIX — начале XX в. Проанализированы социальные, политико-правовые, экономические и социокультурные аспекты постепенной интеграции женщин в сферу профессиональной железнодорожной деятельности. Описываемые события помещены в широкий исторический контекст: положение женщин в российском обществе, особенности строительства и эксплуатации отечественных государственных (казенных) и частных железных дорог, влияние зарубежного опыта на практику использования женского труда. Рассмотрен процесс формирования нормативно-правовой базы и практики использования женского труда в контексте железнодорожной политики России, приведены статистические данные о количестве женщин на железнодорожной службе в России и за рубежом. Книга подготовлена на основе опубликованных источников, материалов периодической печати, документов, выявленных в центральных и региональных архивах, в том числе впервые вводимых в научный оборот. Монография рассчитана на историков, специалистов в области женских и гендерных исследований, а также всех интересующихся историей железнодорожного транспорта. В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

УДК 94(47): 656.2 "1837/1917"
ББК 63.3(2)5+39.2

ISBN 978-5-4469-1708-2

© Сердюк В. А., 2020
© Нестор-История, 2020

Содержание

Введение 9
Постановка проблемы 11
Предварительные теоретические соображения 16
Историография проблемы 22
Источники исследования 30
Глава 1 32
§ 1.1. Женский труд на железных дорогах дореформенной России: теория и практика 32
Конец ознакомительного фрагмента. 34

Виталий Сердюк «Забытый персонал»: женский труд на железных дорогах Российской империи: Монография

Моим родителям

«Замена мужского труда женским в России не может быть сделана иначе, как в ущерб мужскому».
Граф П. А. Шувалов,
генерал-лейтенант, главный начальник III отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии. Российская империя (15 декабря 1870 г.)

«Woman labour is the kind of thing that raises trouble»[1].
Лорд Уолтер Ренсимен,
политический деятель Великобритании, министр торговли, президент Тайного совета. Великобритания (1915 г.)

«Строго говоря, – женщин в железнодорожном деле у нас в России пока еще нет».
Ф. П.,
журналист газеты «Голос Руси». Российская империя (1915 г.)

[1] «Женский труд – это то, что вызывает проблемы» (*англ.*).

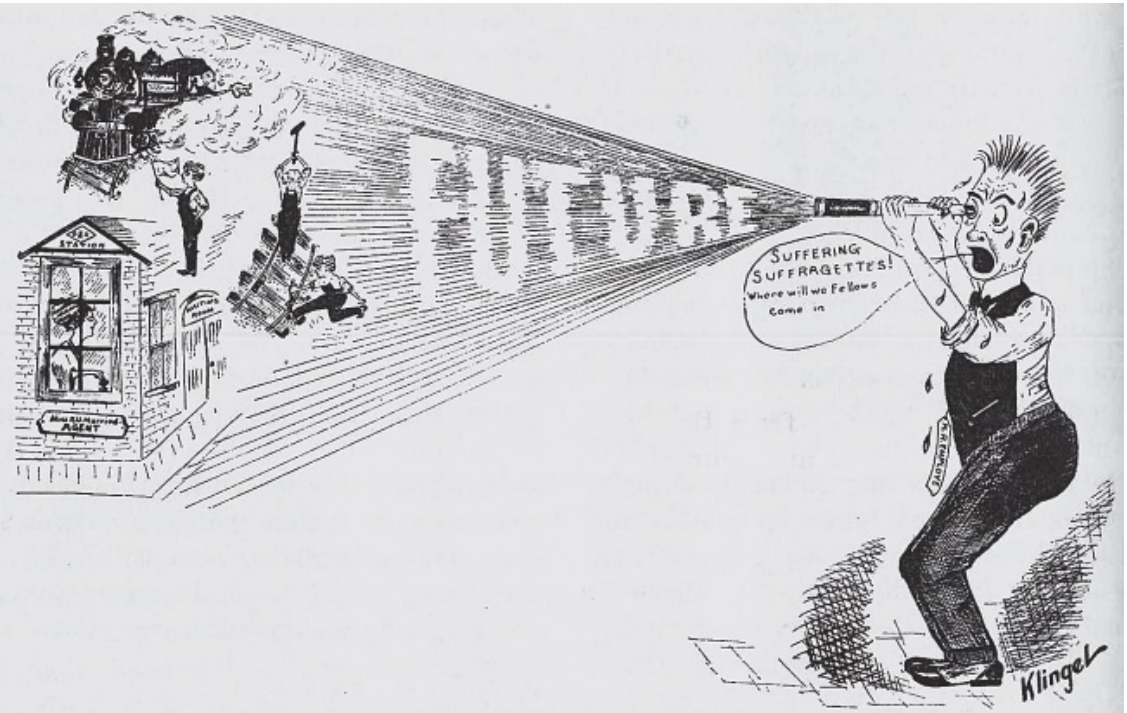
Рекомендовано к печати на заседании методического семинара кафедры «История, философия и культурология» Омского государственного университета путей сообщения

Рецензенты:

доктор исторических наук, профессор *В. В. Фортунатов* доктор исторических наук, доцент *В. Н. Тестов* кандидат исторических наук *С. К. Канн*

© Сердюк В. А., 2020
© Издательство «Нестор-История», 2020

Введение



A LOOK INTO THE FUTURE.

В апреле 1913 г. в одном из североамериканских железнодорожных журналов была помещена карикатура «Взгляд в будущее» (англ. *«A Look into the Future»)*[2], на которой работник железной дороги тревожно всматривался в волшебную подзорную трубу. Его беспокойство вызывалось открывшейся картиной: в недалеком будущем станционными агентами, сигналистами, стрелочниками и даже машинистами локомотивов стали женщины. «Куда нам идти?» – вопрошал работник, видимо, от имени всех коллег – мужчин. Безусловно, автор карикатуры гиперболизировал будущее американских железных дорог, заострив внимание читающей публики на злободневной «женской теме». И тем не менее сам факт появления подобного рисунка свидетельствовал не только и не столько об американской, сколько об общемировой тенденции постепенной интеграции женщин в сферу профессиональной железнодорожной деятельности на протяжении «долгого XIX века»[3] – в сферу, традиционно считавшуюся мужской.

Уже тогда, в девятнадцатом столетии, женский труд нашел широкое применение в большинстве сфер общественной жизни. В результате на сегодняшний день, к примеру, стабильное функционирование железнодорожных путей сообщения без женщин представляется невозможным как в России, так и за рубежом. Цифры говорят сами за себя: в 2018 г. совокупная доля женщин среди работников ОАО «Российские железные дороги» составляла 31 %[4]. При этом женщины занимали свыше 50 % мест руководителей и специалистов компании в период с 2007 по 2018 г.[5]

---

[2] A Look into the Future // The Pilot. 1913. April. P. 117.

[3] «Долгий XIX век» – историческое понятие, введенное английским историкомЭ. Хобсбаумом. Согласно концепции, «долгий XIX век» длился 125 лет, *с* 1789 г. (начало Великой Французской революции) до 1914 г. (начало Первой мировой войны).

[4] ОАО «РЖД». Отчет о деятельности в области устойчивого развития. 2018. С. 170.URL: http://www.rzd.ru/dbmm/download?vp= 1 &load=y&col_id= 121 &id=90041 (дата обращения: 20.09.2019).

[5] При постепенном сокращении общей численности работников ОАО «РЖД», доля женщин остается практически неизменной (около 30 %).

Но то в настоящем, а какова была ситуация в прошлом? Дореволюционные отечественные авторы утверждали, что Министерство путей сообщения (МПС)[6] и железные дороги «первые пошли навстречу женскому труду, предоставив женщинам полную возможность широко и разнообразно приложить свой труд»[7]. По словам инженера путей сообщения Н. П. Верховского, прослужившего 38 лет на частных и казенных железных дорогах Российской империи, «в этом отношении [к женскому труду] ведомство путей сообщения заслужило пальму первенства перед всеми ведомствами»[8]. Так ли это? Когда впервые и на какие должности женщины были приняты на железнодорожную службу, как в России, так и за границей? Играл ли женский труд столь же значительную, как сегодня, роль для железнодорожного транспорта в период зарождения и первоначального развития железных дорог? Как женщины смогли получить работу на железных дорогах в условиях патриархальной структуры общества? Какие факторы оказывали влияние на МПС и управления железных дорог в принятии решений об использовании женского труда? Влияло ли общественное мнение на практику привлечения женщин к службе на железных дорогах? Каков был правовой статус и материальное положение железнодорожниц? Как складывались взаимоотношения служащих – женщин с их коллегами – мужчинами? Неразрешенность этих и многих других вопросов послужила поводом к написанию настоящей монографии.

В отличие от существующих работ по истории железных дорог XIX – начала XX в., зачастую посвященных планированию и строительству железнодорожной сети, экономическим последствиям транспортно-технического развития, настоящее исследование фокусируется на социальных, политико-правовых, экономических и социокультурных аспектах применения женского труда на железных дорогах в Российской империи. Монография способствует углублению существующей системы знаний о функционировании железнодорожного транспорта России в дореволюционный период, а также расширяет сведения о гендерной истории России, включающей в себя историю женщин, историю полов и их взаимоотношений, демонстрирует взаимосвязь и влияние данных процессов на общую картину исторического развития железнодорожной отрасли.

Автор выражает благодарность всем близким людям, без которых эта книга не смогла бы появиться. В первую очередь родителям, сестре и брату, всегда поддерживавшим во мне тягу к любимому делу. Сердечную признательность хочется выразить д-ру ист. наук, профессору А. В. Гайдамакину (г. Омск), научному сотруднику Института истории Сибирского отделения РАН, канд. ист. наук Т. И. Морозовой (г. Новосибирск), сотруднику «Научного и Индустриального Музея» г. Манчестера Э.Л. Доусону *(Anthony Leslie Dawson,* г. Реддиш, Англия) и историку, железнодорожному служащему Северной железной дороги А. Н. Кузнецову (г. Ярославль) за оказанную профессиональную помощь. Отдельно хочется поблагодарить профессора Абердинского университета Э.Дж. Хейвуда *(Anthony John Heywood,* г. Абердин, Шотландия), внесшего неоценимый вклад в настоящее исследование. Наконец, автор отдает дань уважения работникам федеральных и региональных архивов, сотрудникам библиотек г. Москвы, Санкт-Петербурга, Томска и Новосибирска, сделавших возможным написание данной работы.

---

[6] *Министерство путей сообщения* (1865–1917 гг.) – центральное государственное учреждение, преобразованное из Главного управления путей сообщения и публичных зданий (1832–1865 гг.) *с* целью полного слияния технической и административно-хозяйственной деятельности по руководству и эксплуатации путей сообщения в центральных учреждениях.

[7] См.: *Глинская А. А.* Служба женщин на железной дороге // Труды 1-го Всероссийского женского съезда при Русском женском обществе в С.-Петербурге 10–16 декабря 1908 года. СПб., 1909. С. 400; Женщина на железнодорожной службе (письмо в редакцию) // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 1–7. С. 10.

[8] *Верховской Н. П.* Железнодорожная неразбериха: Terra incognita: Мысли практика по поводу беглых заметок «Нетехника». СПб.: тип. А. С. Суворина, 1911. С. 93.

Постановка проблемы

На выбор темы научного исследования влияет целый комплекс причин и мотиваций, поэтому он почти никогда не бывает случайным. В процессе написания кандидатской диссертации, посвященной истории сибирских железнодорожников в Российской империи, автор периодически находил архивные свидетельства использования женского труда на железных дорогах. В то же время академические издания, посвященные истории железных дорог, обходили данную проблематику стороной. Это заставило задуматься – уместно ли говорить о существовании «истории железнодорожного транспорта» *(railway history / history of rail transport*[9]*)* как таковой, если женский социальный опыт ею не учитывается? В море исторической и научно-публицистической литературы до сих пор уделяется поразительно мало внимания женскому вкладу в деятельность российских железных дорог. Это обстоятельство, по-видимому, вызвано следующими причинами.

Прежде всего – *источниковедческими проблемами.* Современная отечественная наука переживает процессы переосмысления традиционных направлений исследований, формируются новые сферы исследовательских интересов. Среди прочего интерес вызывают «история женщин» и «гендерная история», поскольку в последние десятилетия стало ясно, что в рамках традиционной историографии, изучающей политику, экономику и культуру, женщинам зачастую отводилось место общего фона, существование которого всем очевидно, но которое не вписано в историческое полотно. В первую очередь это касается женщин из низших сословий, ставших своеобразным «молчаливым большинством». Сделать их «видимыми» в историческом процессе, встроить в традиционную схему исторического повествования на практике оказывается задачей труднодостижимой[10].

В 2010 г. на базе Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова состоялась российско-французская научная конференция «Как мы пишем историю?». По мнению докладчицы Н. Л. Пушкаревой, одной из первых приступившей к изучению «женской истории» в России, историописание вплоть до середины XX в. ориентировалось на мужчин из-за существовавших «уровней молчания»: 1) молчание современников, 2) молчание источников, 3) молчание ученых[11]. В рамках первого уровня молчание обусловливалось отсутствием женщин в публичном пространстве, а потому мужчины предпочитали их «не замечать», даже несмотря на то, что женщины не были безмолвными статистами. Второй уровень – молчание о женщинах тех людей, кто вел записи важнейших исторических событий для потомков (это были, как правило, мужчины). Созданное ими историческое повествование являлось нарративом, сосредоточивающим внимание на действиях мужчин, рассматривающим мужской опыт как универсальный; появление в нем женщин являлось исключением[12]. Здесь очевидно влияние первого уровня на второй, в совокупности определивших возникновение третьего уровня –

---

[9] В англоязычном культурном дискурсе существует неологизм «her-story», образованный путем реверсии классического термина «history» («his(s)tory»). Выделив два компонента – «his» («его») и «story» («история», «рассказ»), «мужское» местоимение «his» было заменено на «женское» «her». Полученный таким образом термин призывает пересмотреть репрезентацию исторического процесса, включив в него женщин и их социальный опыт (Гендер в британской и американской лингвокультурах: монография / под общей ред. Е.С. Гриценко. М.: ФЛИНТА, 2016. С. 10).

[10] *Юкина И. И.* История женщин России: Женское движение и феминизм в 18501920-е годы: Материалы к библиогр. / Ин-т гендер. политики, Центр поддержки социал. и гендер. прогр. СПб.: Алетейя, 2003. С. 11.

[11] *Пушкарева Н. Л.* Женские и гендерные исследования: прошлое и будущее нового научного направления в России // Как мы пишем историю? / отв. ред.: Гийом Гаррета, Грегори Дюфо, Людмила Пименова; [пер. *с* фр. Е. И. Балаховской и др.]. М.: РОССПЭН, 2013. С. 300–301.

[12] The Cambridge world history. Vol. VI. The Construction of a Global World, 1400180 °CE. Part 1: Foundations. Cambridge: Cambridge University Press, 2015. P. 134.

молчание о женщинах историков, ученых, реконструирующих прошлое на основе имеющихся в их распоряжении источников.

Приложима ли обозначенная «схема» к истории железных дорог? На первый взгляд может показаться, что так и есть. В XIX в., в начальный период развития железнодорожного транспорта, служба на железных дорогах прочно ассоциировалась с трудом мужчин. Низкий уровень механизации вызывал потребность в мужской рабочей силе, не позволяя женщинам претендовать на занятие ряда должностей, требовавших приложения значительных физических усилий. Получение же специального образования и последующее трудоустройство на высококвалифицированные места затруднялось укоренившимися в обществе патриархальными представлениями о женщине как хранительнице семейных устоев и домашнего очага, удел которой – воспитание детей и выполнение домашних обязанностей. Подобная точка зрения была доминирующей не только в России, но и в странах Западной Европы. В качестве примера можно привести Англию, где впервые в мире появились железные дороги на паровой тяге. По словам английского историка Розы Мафесон *(Rosa Matheson),* основанная в 1833 г. Большая западная железная дорога (англ. *The Great Western Railway),* связывавшая юго-запад Англии, Западные земли и Южный Уэльс с г. Лондоном, представляла собой «грандиозный патриархальный институт, отстаивавший ценности своего времени»: представление о том, что «мир железных дорог – это мужской мир» (англ. *a masculine world)*[13], попасть в который женщинам было непросто. В США ситуация была схожей. Когда 10 мая 1869 г. американцы торжественно завершили строительство Трансконтинентальной железной дороги (линии от г. Нью-Йорка до г. Сан-Франциско), ориентированное на женщин периодическое издание прокомментировало данное событие фразой, прозвучавшей как приговор: «Одна вещь, возможно, ускользнула от внимания наших читательниц. Эта великая работа была начата, осуществлена и завершена только мужчинами. Ни одна женщина не проложила ни одного рельса, ни одна женщина не провела инженерных изысканий. Мышечная и интеллектуальная сила исходила от мужчин»[14]. Стоит ли удивляться современным утверждениям, что «по большей части имена и трудовые будни первых железнодорожниц навсегда потеряны для истории»? [15] «Забытый персонал», «забытая рабочая сила» (англ. *forgotten women workers)* – такие эпитеты употребляют западные исследователи по отношению к женщинам, трудившимся на железных дорогах в XIX – начале XX в.[16]

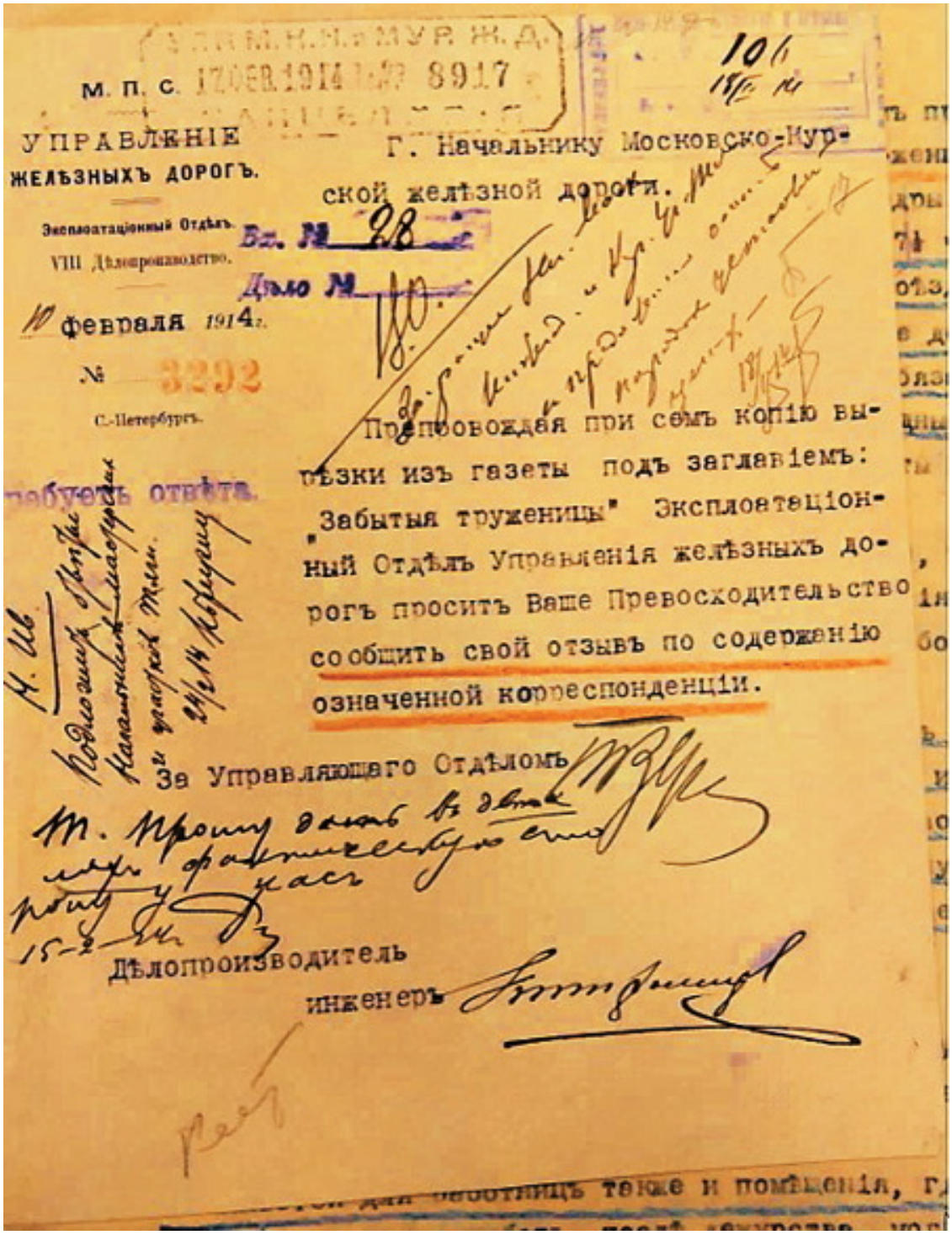
---

[13] *Matheson R.* The fair sex: women and the Great Western Railway. Chalford: Tempus, 2011. P. 8.

[14] The Pacific Railroad // Godey's lady's book and magazine. 1869. Vol. 79. P. 175.

[15] *Levinson N. S.* She's been working on the railroad. New York: Lodestar/Dutton, 1997. P. 2.

[16] См.: *Brown C.* Rosie's Mom: Forgotten Women Workers of the First World War. Boston: Northeastern University Press, 2002. 288 p.; *Wojtczak H.* Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s-1990s. Hastings: The Hastings Press, 2004; *Turner D.* Uncovering the Hidden History of Britain's Railwaywomen. URL: http:// tumiprail.blogspot.ru/2010/09/uncovering-hidden-history-of-britains.html (дата обращения: 26.04.2019); *Newman V.* We Also Served: The Forgotten Women of the First World War. Barnsley: Pen & Sword Books Ltd, 2014. 224 p.



М. П. С. 17 ФЕВ 1914 № 8917

УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ.

VIII Дѣлопроизводство.

Вх. № 28

Дѣло №

10 февраля 1914 г.

№ 3292

С.-Петербургъ.

требуется отвѣтъ.

Г. Начальнику Московско-Курской желѣзной дороги.

Препровождая при семъ копію вырѣзки изъ газеты подъ заглавіемъ: „Забытыя труженицы" Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ проситъ Ваше Превосходительство сообщить свой отзывъ по содержанію означенной корреспонденціи.

За Управляющаго Отдѣломъ

Дѣлопроизводитель

инженеръ

Ведомственная переписка по поводу статьи «Забытые труженицы» (1914 г.)

Вместе с тем это не значит, что «забытые» синонимично «замалчиваемым». Современники «замечали» женщин на железнодорожной службе. Проведенное нами исследование демонстрирует – мужчины, оставлявшие записи для потомков, не ставили перед собой цели умалчивать о железнодорожницах. Напротив, благодаря их записям мы имеем возможность прикоснуться к опыту прошлого и попытаться его реконструировать не только в деле эксплуатации, но и строительства линий.

Редакцией первого отечественного железнодорожного периодического издания «Газета железных дорог и пароходства», появившегося 7 мая 1867 г., прямо заявлялось: «История

нашего железнодорожного дела представляет много любопытных фактов, которые прошли незамеченными или скрылись в архивах»[17]. Как будет показано ниже, именно в этом кроется камень преткновения – хотя интерес к изучаемой нами теме женского труда на дореволюционном железнодорожном транспорте возник еще у непосредственных участников событий, она не имеет системной, стройной источниковой базы («скрылась в архивах»), во многом из-за чего «прошла незамеченной». А между тем это очень объемная проблематика, выходящая за рамки узкоотраслевых, рассматривать которую необходимо в общеисторическом контексте – с учетом конкретной социально-экономической и политической обстановки в России и в мире, на фоне и в зависимости от которой принимались решения об использовании женского труда на железных дорогах. Для освещения темы важно учитывать сохранившиеся мнения современников (как отечественных, так и зарубежных) – железнодорожных, политических и общественных деятелей, рядовых служащих и рабочих – о роли и месте женщин в социуме и в семье, о возможности замещения мужского труда женским.

Таким образом, исследование женского труда на железных дорогах требует кропотливого, многолетнего поиска и анализа информации, в особенности в отношении начального периода развития железнодорожного транспорта.

Консерватизм научного сообщества. Попытки изучения женского труда на железнодорожном транспорте зачастую оцениваются научным сообществом скептически, причем не только историками-традиционалистами, но и социальными историками. Данная проблематика не воспринимается всерьез ввиду укоренившихся стереотипов о железной дороге как о сугубо мужской сфере деятельности. По словам Г.-Ф. Будде *(Gunilla-Friederike Budde),* профессора Института немецкой и европейской истории XIX и XX вв. Ольденбургского университета (Германия), «появление женских имен в подглавах учебников, в качестве тем на отдельных лекциях и в тематических указателях монографий часто является лишь исключением из норм этого мужского мира»[18]. Отсюда сомнения в перспективах, актуальности и востребованности гендерных исторических исследований на железнодорожном транспорте.

Показательна подоплека появления первого комплексного исследования об английских железнодорожницах – *Railwaywomen*[19]. Поступив в 1977 г. на железнодорожную службу в 19-летнем возрасте, будущая автор Хелена Войтчак *(Helena Wojtczak)* обратила внимание на скудность имевшихся известий о женском вкладе в развитие отрасли. Коллега-мужчина сообщил ей, что, если бы история железнодорожниц «стоила» написания, это было бы уже сделано. В другой раз один из научных сотрудников Национального архива (*The National Archives, United Kingdom*) убеждал Х. Войтчак, что, за исключением небольшого количества временных служащих в период Второй мировой войны, женщины вплоть до середины XX в. не трудились в железнодорожной отрасли Англии. Когда Х. Войтчак обнаружила сведения о 13 тыс. железнодорожниц, служивших еще до Первой мировой войны (1914–1918 гг.), сотрудник архива парировал: они «не в счет», потому что, вероятно, являлись лишь уборщицами и канцелярскими работниками, а не «настоящими» железнодорожниками (англ. *not real workers)*[20]. Вместе с Дейрдре Беддоу *(Deirdre Beddoe),* профессором университета Гламорган *(The University of Glamorgan),* Х. Войтчак в итоге пришла к выводу: «Суждение о том, что “история мужчин” была представлена обществу как универсальная история, еще никогда не было столь правдиво, как в отношении железных дорог»[21].

---

[17] Газета железных дорог и пароходства. 1867. 7 мая. С. 2.

[18] Под «этим мужским миром» Г.-Ф. Будде подразумевает большинство исторических исследований об обществе, которые «переносят нас в сугубо мужской мир», что справедливо и в отношении исследуемой нами проблематики *(БуддеГ.-Ф.* Пол истории // Пол. Гендер. Культура: Немецкие и русские исследования / под ред.Э. Шоре и др. М.: РГГУ, 2009. С. 132).

[19] *Wojtczak H.* Railwaywomen: Exploitation, Betrayal, and Triumph in the Workplace. Hastings: Hastings Press, 2005. 375 p.

[20] Ibid. P. 371.

[21] Ibid. P. 373.

В России, несмотря на значительный интерес к гендерной истории как таковой, вклад женщин в стабильное функционирование железных дорог на заре их развития пока остается вне поля зрения научного сообщества. В то же время автор считает деятельность железнодорожниц достаточно значимой, чтобы об этом можно было заявить как о самостоятельной исследовательской проблеме в рамках истории железнодорожного транспорта и общества в целом.

Предварительные теоретические соображения

Опираясь на западноевропейский опыт, предпринятые к концу XX в. попытки исследователей «осмыслить» женщину в истории презентовали новую для российской науки историческую субдисциплину – «историю женщин» («исследования о женщинах»). Характерная для нее методология переключила внимание исследователей на новый объект познания – женщину, и на новый предмет – женский опыт, женские социальные и трудовые практики, женские сферы и каналы влияния, а в начале XXI в. и на более глобальные темы, такие как система властных иерархий в обществе. Сюжеты и проблемы российской истории женщин оказались практически неисчерпаемыми. Некоторые из них в настоящее время в достаточной степени проработаны, другие – только обозначены как исследовательские темы и направления, как, например, история женского труда на железных дорогах Российской империи.

Хотя «женская тема» привлекала внимание общественности с начала XIX в., до второй половины XX в. женщины редко становились объектами научных сочинений. Можно сказать, что до этого времени история человечества фактически была андроцентричной[22], т. е. ориентированной на мужские персонажи и виды деятельности. Безусловно, история железнодорожного транспорта и по сей день предстает в глазах многих в том же – андроцентричном – виде.

Вскоре произошел перелом – импульс к появлению «истории женщин» как особого научного направления дала сексуальная революция, развернувшаяся в 1960-е гг. в странах Западной Европы и США. Бурные модернистские процессы после Второй мировой войны придали женскому движению необычайную силу. Возникла «женская история», в задачи которой входило «сделать женщин видимыми»[23], т. е. показать вклад женщин в мировую историю, не ограничиваясь только выдающимися историческими фигурами. Первое время наталкиваясь на откровенный скептицизм со стороны научного сообщества, исследователи женской истории лишь усиливали свой напор, что привело к институционализации в 1970-1980-е гг. нового направления в общественных и гуманитарных науках. В итоге за последние сорок лет история женщин пережила невероятный бум. Историки не только проанализировали судьбы женщин прошлого, исторический опыт отдельных общностей и социальных групп, но и соотнесли эти индивидуальные и групповые истории женщин с общественными сдвигами в экономике, политике, идеологии, культуре[24]. Не обделили вниманием зарубежные исследователи и историю железнодорожного транспорта XIX – начала XX в.

«Андроцентризм»

Концепция андроцентризма впервые была озвучена американкой Шарлоттой Перкинс Гилман *(Charlotte Perkins Gilman)* в работе «Мир, сделанный мужчинами, или Наша андроцентричная культура» (1911 г.), где автор утверждала:

---

[22] *Андроцентризм* – глубинная культурная традиция, сводящая общечеловеческую субъективность к единой мужской норме, представленной в виде универсальной объективности, в то время как иные субъективности, и прежде всего женская, представлены как отклонение от нормы, как маргиналия (Словарь гендерных терминов / под ред. А. А. Денисовой. М.: Информация XXI век, 2002. URL: http:// www.owl.ru/gender/003.htm (дата обращения: 28.04.2019)). Напротив, практика размещения в центр женской точки зрения называется *гиноцентризмом.*

[23] Becoming visible: Women in European history / ed. by Renate Bridenthal, Claudia Koonz. Boston etc.: Houghton Mifflin co., 1977. 510 p.

[24] *Репина Л.П.* Женщины и мужчины в истории: Новая картина европейского прошлого. Очерки. Хрестоматия. М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2002. С. 9.

> «Все наше человеческое мировоззрение зиждется на неизменном негласном допущении: мужчина является воплощением человеческого типа, а женщина олицетворяет собой некую дополняющую и подчиненную ему помощницу, основная сущность которой сводится к продолжению рода. Относительно мужчины женщина всегда была в препозиции – она была при нем, над ним или под ним, впереди него, за ним, около него». Исходя из этого, все человеческие стандарты основаны на мужских характеристиках, и когда мы хотим похвалить работу женщины, мы говорим, что у нее «мужской подход».
>
> «Все, что мы наблюдаем вокруг себя, с чем рождаемся и с чем вырастаем, будь то психическое или физическое окружение, мы считаем естественным порядком вещей – так уж устроен мир. Но то, что мы до сих пор считали "человеческой природой" и могли осуждать, было в значительной степени лишь "мужской природой"; а то, что мы называли "мужским" и чем могли восхищаться, было в значительной степени общечеловеческим и должно применяться к обоим полам. Наконец, то, что мы называли "женским" и могли осуждать, также было в значительной степени общечеловеческим и применимо к обоим полам».
>
> «Для мужчины весь мир был его "миром", просто потому что он мужчина; а весь мир женщины ограничивался домом, потому что она женщина. Для нее существовала предначертанная сфера, строго ограниченная ее женскими занятиями и интересами; для него было предназначено все остальное, и это "все" претендовало на то, чтобы называться мужским».
>
> В своей работе Ш. П. Гилман пришла к выводу, что «наша андроцентричная культура была и остается чрезмерно маскулинной (англ. *a masculine culture),* что никак не может быть приемлемым».

В «истории женщин» можно условно выделить два направления, каждое из которых отражает одну из стадий ее развития и одну из сторон нынешнего облика. В русле изучения истории железнодорожного транспорта институционально направления до сих пор не оформлены, авторы исследований в данной области не позиционируют себя приверженцами какого-либо из течений. Однако обращаясь к историографии, мы можем соотнести конкретно-исторический материал с теоретическими установками выделяемых направлений.

В первом направлении, сформировавшемся на Западе к 1970-м гг., цель познавательной деятельности интерпретировалась как «восстановление справедливости», «восстановление исторического существования женщин», «забытых» в официальной «мужской» историографии. В основе данного течения лежат два базовых положения: 1) женщина занимала второстепенную роль в классовых обществах в связи с господством универсальной для множества стран патриархальной системы, и 2) семья, домохозяйство и отношения полов являлись производными от экономического устройства общества. Таким образом, положение женщины зависело от экономических отношений, поскольку живучесть патриархальной системы исследователи объясняли ее ассимиляцией с социально-экономическими, политическими и культурными структурами[25].

Приверженцам этого направления удалось и удается до сих пор раскрывать многие неизвестные страницы из истории трудовой деятельности женщин в конце XIX – начале XX в. Но такой описательный подход имеет и свой минус: он изолирует «женскую историю», развивает ее параллельно и нередко в противовес «мужской». В конечном итоге это не позволяет пред-

[25] *Зайцева Т.И.* Развитие гендерных исследований в свете истории раннего Нового времени // Вестник Томского гос. ун-та. 2011. № 343. С. 96.

принять попытку создать единый облик истории железнодорожного транспорта, совместивший бы обе версии истории.

Представители второго направления, выдвинувшегося на первый план на Западе во второй половине 1970-х гг., стремились связать «женскую историю» с историей общества. Первостепенной задачей для них стало изучение исторически сложившихся отношений господства и подчинения между мужчинами и женщинами в патриархальных структурах классового общества[26]. Впоследствии именно это течение станет стремиться к созданию междисциплинарных комплексных исследований, ключевой категорией в которых будет «гендер». Термин «гендер» (от англ. «род», «пол»[27]), введенный в научный оборот медиками и психологами в 1950-е гг., длительное время не принимался историками, первоначально воспринимавшими «гендерную историю» в качестве синонима «женской»[28].

В отличие от «женской», «гендерная история» предстает предельно широкой предметной областью, изучающей не столько женщин или мужчин самих по себе, сколько гендерную структуру общества – основу социальной иерархии, отношения власти и подчинения. Основная идея: гендерный статус и, соответственно, гендерная иерархия не детерминируются однозначно природой, а задаются всей исторически сложившейся в обществе системой отношений. При усвоении их с раннего детства, гендерные нормы кажутся людям чем-то изначально данным и неизменным, но на деле таковыми не являются. Иными словами, представления о том, что такое мужчина и женщина, какое поведение и какие занятия приличествуют каждому из них, каковы должны быть отношения между ними, – это не просто отражение или прямое продолжение их природных, биологических свойств (на чем делает акцент «женская история»), а продукт культурно-исторического развития общества (именно это важно для «гендерной истории»)[29].

Стоит заметить, что границы между «гендерной» и «женской» историей размыты, четкого разделения не существует, но имеется определенная перестановка исследовательского акцента. «Женская история» акцентирует внимание на сборе информации о женщинах и от женщин, т. е. носит в основном дескриптивный характер и делает акцент на природных (половых) различиях мужчин и женщин, определяющих место человека в общественной иерархии. «Гендерная история» выводит на первый план анализ механизма иерархизации между полами[30], она доказывает, что поведенческие модели «конструируются» обществом, предписываются институтами социального и государственного контроля и культурными традициями. Одновременно гендерная принадлежность оказывается встроенной в структуру всех институтов, и воспроизводство гендерного сознания на уровне индивида поддерживает, таким образом, сложившуюся систему отношений господства и подчинения, а также разделение труда по гендерному признаку.

Так в 1980-е гг. на Западе родилась «гендерная история», все еще связанная нитями преемственности со своей «старшей сестрой» – историей женщин. Проблемы, которые стали привлекать исследователей – степень свободы или «несвободы» женщины, возможность ее участия в общественной жизни (экономической, социальной, политической, духовной сферах) наравне с мужчинами. А исходя из того факта, что гендерные нормы и стереотипы конституируются

---

[26] *Репина Л.П.* Пол, власть и концепция «разделенных сфер»: от истории женщин к гендерной истории // Общественные науки и современность. 2000. № 4. С. 123.

[27] В русском языке нет эквивалента, который бы точно передавал все коннотации понятия «гендер». Наиболее близким по смыслу является понятие «социальный пол».

[28] *Большакова О. В.* История России в гендерном измерении. Современная зарубежная историография: монография / ред. З. Ю. Метлицкая. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2010. С. 4.

[29] *Репина Л. П.* Женщины и мужчины в истории: Новая картина европейского прошлого. С. 12.

[30] *Хоф Р.* Возникновение и развитие гендерных исследований // Пол. Гендер. Культура. Немецкие и русские исследования. М.: РГГУ, 2009. С. 48.

культурой в ходе социального взаимодействия, историки стали сосредотачивать свое внимание на том, как и почему они изменялись во времени и пространстве. Европейская гендерная историография связывает меняющиеся представления о «мужском» и «женском» с широкой социальной, экономической и культурной динамикой, такой как возникновение новых социальных групп, изменение политических идеологий и отношений между государством и обществом[31].

Как будет показано в историографическом обзоре, советская практика «решения» женского вопроса наглядно это продемонстрировала. Гендерные стереотипы и гендерная идеология в советский период оказались важными социальными институтами, регулировавшими поведение людей. Они менялись на фоне общей динамики социума, экономики и культуры, политической идеологии и взаимоотношений между государством и обществом. Впрочем, аналогичные процессы происходили и в царской России. Как справедливо замечает Л. П. Репина, старая народная мудрость, присутствовавшая в фольклоре всех европейских этносов, утверждала: «внешний мир» принадлежит мужчине, а место женщины – в доме. Такая традиция задавала индивиду целостную культурную модель, всеобъемлющий образ, который, как и все ему подобные, помогал как-то упорядочивать жизнь, придавать смысл хаотичной и запутанной действительности, выстраивать свою линию поведения[32]. Задача изучить исторический социум сквозь структуру данного мифа, взращенного культурой на почве физических и психологических различий между полами, – была поставлена в полном объеме «гендерной историей», а не «женской».

С учетом вышесказанного, настоящая монография в большей степени может быть отнесена к гендерным исследованиям конкретно-исторического плана, поскольку анализу подлежат проблемы постепенной интеграции женщин в сферу профессиональной железнодорожной деятельности. Труд в железнодорожной отрасли отличается строгой иерархичностью, развитой системой отношений власти и подчинения и во многом консерватизмом. В нашем понимании «гендер» на железных дорогах – это организованная модель профессиональных отношений между мужчинами и женщинами, влияющая на межличностное общение и взаимодействие и определяющая социальные отношения внутри железнодорожных иерархий.

«Гендерность» настоящей работы выражается еще и в том, что автор стремится не просто отразить сведения о железнодорожницах и их трудовом опыте на железных дорогах в XIX – начале XX в., но на основании полученной новой информации под другим углом рассмотреть железнодорожную политику Российской империи.

Представляется необходимым сделать некоторые пояснения по поводу категории «женский труд». Хотя в научной литературе отсутствует общепринятое объяснение данного термина, за основу нами взято определение Л. А. Васюниной, в соответствии с которым «женский труд» представляет собой совокупность качественно определенных трудовых функций, которые может выполнять женщина в соответствии с ее биосоциальными особенностями[33]. Данное определение базируется на введенном в 1980 г. в научный оборот экономистом Н. М. Шишкан понятии «женского труда» как деятельности, которую может выполнять женщина с учетом специфики ее рабочей силы, обусловленной физическими и психофизиологическими особенностями организма[34]. Специфика рабочей силы женщины вытекает из ее двойственного положения: 1) производственного (что относится и к мужчинам) и 2) материнского (репродуктивного) – присущего только женщине в силу особенностей организма.

Безусловно, указанные определения «женского труда» релевантны лишь в определенных обстоятельствах. В условиях стабильной социальной ситуации физические и психофизиоло-

---

[31] *Friedman R.* Masculinity, autocracy and the Russian university, 1804–1863. Houndmills:Palgrave Macmillan, 2005. P. 3.

[32] *Репина Л. П.* Женщины и мужчины в истории: Новая картина европейского прошлого. С. 16.

[33] *Васюнина Л. А.* Женщина – семья – общество: Совр. соц. – экон. ситуация. Саратов: Изд-во Сарат. ун-та, 1992. С. 13.

[34] *Шишкан Н. М.* Социально-экономические проблемы женского труда. М.: Экономика, 1980. С. 15.

гические особенности женского организма являются весомыми «аргументами» при разрешении вопроса о допуске женщин к тяжелым работам и/или к службе с вредными или опасными условиями труда. Напротив, нестабильное положение или наступление чрезвычайных обстоятельств (к примеру, мировой войны) временно «нивелирует» указанные особенности, и сфера применения женского труда по необходимости может резко расширяться. Исторический опыт демонстрирует, что в разные эпохи границы возможного для женщин менялись в силу как естественных, так и экстраординарных причин, поэтому «женский труд» – это исторически преходящая форма труда.

С социально-экономической точки зрения «женский труд» – это категория, отражающая противоречие экономических интересов субъектов трудовых отношений: работников, семей, трудовых коллективов, общества, работодателей и государства по поводу реализации женской способности к труду в целях удовлетворения общественных потребностей и всестороннего развития личности. В условиях патриархального общества середины XIX в. данное противоречие привело к ожесточенным спорам между сторонниками использования женского труда и их противниками, видевшими в трудовой самореализации женщин в публичной сфере угрозу семейным ценностям, патриархальным устоям. В разгоревшейся общенациональной дискуссии[35]конца 1850-х – начала 1860-х гг. женский труд предстал в качестве одного из аспектов так называемого «женского вопроса»[36], включавшего в себя не только требование общественного равноправия (достижение которого представлялось невозможным без профессиональной самореализации женщин) и доступа женщин к высшему образованию, но также проблемы взаимоотношений мужчин и женщин, семьи и брака, охраны и защиты материнства. Среди прочего современники обратились к теме женского труда на железнодорожном транспорте.

Данная работа носит междисциплинарный характер, поскольку выполнена на стыке различных отраслей гуманитарного знания (истории, социологии, правоведения, психологии).

Автор руководствовался такими общезначимыми для исторической науки принципами, как историзм и системность. Принцип историзма предусматривает изучение предмета (женский труд на железных дорогах) в его развитии и взаимосвязи с учетом конкретных исторических условий Российской империи и зарубежных стран. Реализация принципа системности позволяет рассматривать железнодорожную отрасль как сложную систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов, и оценить эффективность этого взаимодействия. Эти принципы являются базовыми в рамках изучения проблемы, на решение которой направлено исследование.

В основании методологии исследования лежит сочетание гендерного, социально-психологического и историко-антропологического подходов.

Гендерный подход утверждает, что представления о мужественности и женственности не являются неизменными. Они не однозначно заданы природой, а имеют социальное происхождение, и потому оказывают конкретные социально-политические последствия на жизнь женщин. В нашем случае – на профессиональную самореализацию железнодорожниц в Российской империи.

Социально-психологический подход позволяет оценить: а) условия, уровень, качество жизни, социальную ситуацию в стране (напряженность, активность, стабильность и проч.) и в железнодорожной сфере и б) роль психологического фактора в процессе взаимодействия индивидов, групп, социальных институтов и общества в XIX – начале XX в.

---

[35] Ом.: Женский труд: [По поводу ст. в период. печати]. СПб., 1859. 87 с.

[36] «Вопросом» он был назван по традиционной для XIX в. манере обозначать так любую социально значимую проблему. Существовали «крестьянский (аграрный)», «рабочий», «национальный» и другие вопросы как в России, так и за границей *(Delap L.* The “woman question” and the origins of feminism // The Cambridge History of Nineteenth Century Political Thought. Cambridge: Cambridge University Press, 2011. P. 319–348).

Историко-антропологический подход уделяет значительное внимание межличностному и межгрупповому взаимодействию. В рамках данного подхода особое значение придается интересам отдельной личности и социальным группам. «Социальная группа» рассматривается в качестве любой относительно устойчивой совокупности людей, находящейся во взаимодействии и объединенной общими интересами и целями. В работе такими социальными группами предстают коллективы железнодорожников (состоящие из мужчин и женщин), в рамках исторического контекста воплощавшие специфические взаимосвязи персонала между собой и обществом в целом.

Хронологические рамки рассматриваемых в монографии сюжетов в основном охватывают период с середины XIX в. до 1917 г. Автор затрагивает также дореформенный период российской истории начиная с 1837 г. – с момента ввода в эксплуатацию первого участка Царскосельской железной дороги – первой отечественной железной дороги общего пользования. Исторический экскурс во вторую четверть XIX в. необходим для более глубокого понимания представленных в монографии проблем. Кроме того, в отношении опыта использования женского труда на зарубежных железных дорогах хронологические рамки расширены до окончания Первой мировой войны (т. е. до 1918 г.).

Нижняя хронологическая граница обусловлена поражением Российской империи в Крымской войне 1853–1856 гг., сыгравшим роль катализатора в деле строительства связанных между собой магистралей. Создание первой сети железных дорог, в свою очередь, привело к спросу на рабочие руки, в том числе женские. Одновременно реформы Александра II, начавшиеся в 1860-е гг., изменили патриархальный взгляд на женщин. Сфера применения их труда значительно расширилась. Таким образом, этот временной отрезок маркирует начало глубоких модернизационных процессов в социально-экономической и общественно-политической жизни России.

Верхняя хронологическая граница связана со сменой государственного строя России в 1917 г., что привело к изменению всей системы государственно-правового регулирования железнодорожной отрасли и общественных ценностей.

Территориальные рамки исследования ограничены преимущественно Российской империей (включая Великое княжество Финляндское), хотя значительная часть работы освещает ситуацию в странах Западной Европы и США. Это позволяет, во-первых, выявить общие с другими государствами тенденции и, во-вторых, показать российские особенности использования женского труда в железнодорожной отрасли.

Даты до 1 (14) февраля 1918 г. указаны согласно официально принятому в России юлианскому календарю, после этой даты – по григорианскому. При упоминании зарубежных событий все даты указаны в соответствии с принятым в Западной Европе и США григорианским календарем.

Инициалы упоминаемых в работе лиц могут быть не указаны или указаны не полностью в том случае, если они не установлены.

Историография проблемы

Исследования, составляющие историографию данной темы, можно разделить на две группы. К первой относятся исторические работы, касающиеся положения женщин в российском обществе. Вторую (основную) группу составляют работы, непосредственно посвященные истории железнодорожного транспорта, в которых так или иначе затрагивались вопросы женского труда в МПС, в управлениях и на линиях дорог.

Истоки «женской темы» в российской историографии лежат в 1850-х гг. – изучая культуру и географию русской народности, этнографы попутно открыли для себя «женщину низших русских классов, забытую чуть не с вечных времен»[37]. По словам писателя А. В. Амфитеатрова, «сразу всплыла со всех углов русская женская жизнь, таившаяся под спудом, и всюду оказалась она одинаково полной громкого протеста, одинаково ищущая выхода из мрака к свету, одинаково враждебная насилиям старины и алчущая свободы, знания и самостоятельной деятельности»[38]. В 1858 г. в столичной периодической печати появился ряд статей о женском труде, вызвав оживленную полемику[39]. Отмена крепостного права в 1861 г. способствовала дальнейшему расширению социальных ролей женщин, заявивших о своем праве на свободный труд.

В 1860-1880-е гг. отдельные периодические издания впервые стали приводить доводы в пользу или против использования женского труда на разных должностях в железнодорожной отрасли[40], ссылаясь не только на мужскую, но и на женскую точки зрения. В целом же дореволюционные издания периода Великих реформ Александра II если и писали о занятости женщин на железных дорогах, то лишь обозначая существовавшие в то время правила их приема на службу[41].

Попытки охарактеризовать исследуемый нами вопрос стали предприниматься с 1890-х гг. Небольшие исторические очерки о «служащих женского пола» были включены в работы общего характера[42]. Это были первые ретроспективные обзоры службы женщин на железных дорогах России, опирающиеся на изданные в 1860-1890-е гг. ведомственные нормативно-правовые акты.

В 1896 г. о железнодорожной службе женщин высказался инженер путей сообщения И. И. Рихтер, упомянув в своей работе о личностных качествах переездных сторожих и об отношении к женскому труду частных железнодорожных обществ[43]. В 1900 г., опираясь на статистические данные пенсионной статистики за 1898 г., И.И. Рихтер показал образовательный

---

[37] *Амфитеатров А.В.* Женщина в общественных движениях России. СПб.: Живое слово, 1907. С. 40.

[38] Там же. С. 41.

[39] См.: Женский труд: [По поводу ст. в период. печати].

[40] Внутреннее обозрение // Современник. 1863. № V. С. 190–191; Листок ответов и возражений // Современное слово. 1863. 4 мая. С. 280; *Чупров А. И.* О положении служащих на железных дорогах (1876 год) // А. И. Чупров. Речи и статьи. Т. 3. М.: Тип. И. Н. Кушнарев, 1909. С. 278; Вопрос о службе женщин в железнодорожных обществах // Вестник Европы. 1874. № 8. С. 792–807.

[41] *Шишков А. М.* Эксплуатация железных дорог. Т. 1. СПб.: тип. и хромолит. А. Траншеля, 1877. С. 126; *Вендрих А. А.* Записки эксплуатации железных дорог *с* военными целями: Курс. ст. кл. Николаев. инж. акад. СПб.: тип. А. С. Суворина, 1886. С. 75.

[42] Очерк сети русских железных дорог, их устройства, содержания и деятельности по 1892 год, составленный и изданный по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII отделом Имп. русского технического общества. Т. 2. Отд. IV. Гл. I. СПб., 1896. С. 44–45; *Середонин С.М.* Исторический обзор деятельности Комитета министров: К столетию Комитета министров (1802–1902). Т. 3: Комитет министров в царствование императора Александра Второго (1855 г. февраля 19 – 1881 г. марта 1). СПб.: Канцелярия Ком. министров, 1903. Ч. 2. С. 30–32; *Кечеджи-Шаповалов М.В.* Женское движение в России и заграницей. СПб.: тип. Спб. о-ва печ. дела в России Е. Евдокимов,1902. С. 176–177.

[43] *Рихтер И. И.* Железнодорожная психология (материалы к стратегии и тактике железных дорог). СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 1896. С. 92, 149.

уровень женщин-служащих, их количество, возраст, семейное положение, а также продемонстрировал отношение к женскому труду на железных дорогах в странах Западной Европы[44]. Аналогичным образом поступила в 1908 г. на I Всероссийском женском съезде докладчица А.А. Глинская, кратко осветив экономическое положение железнодорожниц на разных должностях[45], а затем доктор М. И. Покровская в периодическом издании «Женский вестник»[46].

В отличие от большинства названных работ, косвенно затрагивавших исследуемую проблематику, изданный в 1894 г. труд В.Н. Щеголева был специально посвящен службе женщин-телеграфистов[47]. Автор описал условия службы на железнодорожных телеграфах России в период с 1860 по 1890-е гг., особенности порядка приема женщин-телеграфистов, сравнив их с аналогичным зарубежным опытом.

О железнодорожницах писали, как правило, обезличено, исключением стала одна из них – Ольга Степановна Кнушевицкая. Биография О. С. Кнушевицкой удостоилась на удивление пристального внимания, поскольку в Российской империи ее было принято именовать не иначе как «первой железнодорожницей России»[48]. Сегодня данный ошибочный тезис активно тиражируется российскими авторами.

В 1911 г. инженер путей сообщения Н.П. Верховской предпринял целенаправленную попытку всестороннего исследования женского труда на железных дорогах, по собственной воле обратившись за соответствующей информацией в Управление железных дорог МПС. По всей видимости, это был единственный подобный случай. Сначала Управление железных дорог МПС благосклонно отнеслось к запросу Н.П. Верховского, но затем инженер натолкнулся на противодействие со стороны министра путей сообщения Н. К. Шаффгаузен-Шенберг-эк-Шауфуса (Н.К. Шауфуса), посчитавшего его действия неправомочными. «Подул ветер с другой стороны, и Управление железных дорог не пожелало продолжения моего исследования», – с сожалением заметил Н.П. Верховской[49]. О том, что из себя представлял «ветер с другой стороны», говорится в § 2.3 настоящей работы. Не достигнув конечной цели, но подчеркивая, что «женский вопрос на железных дорогах один из серьезнейших, как в смысле трудовой силы, так и воспитательной»[50], инженер перечислил должности, доступные женщинам на железнодорожной службе, попытался проанализировать их количественный и качественный состав, охарактеризовал взаимоотношения с мужчинами-коллегами[51].

Хронологически последней дореволюционной работой была брошюра З. И. Лилиной, написанная в 1916 г. с позиций социал-демократического движения и изданная уже в РСФСР. Будущая советская партийная и государственная деятельница описала условия женского труда и размер заработной платы работниц всех основных стран – участниц Первой мировой войны, упомянув и о железнодорожницах[52].

---

[44] *Рихтер И. И.* Личный состав русских железных дорог: (патология, прогностика и терапия). СПб.: тип. Штаба отд. корп. жандармов, 1900. С. 17–29, 73–74.

[45] *Глинская А. А.* Служба женщин на железной дороге. С. 400–404.

[46] *Покровская М.И.* Женщины на службе // Женский вестник. 1916. № 9. С. 120–123.

[47] *Щеголев В.Н.* Женщина-телеграфист в России и за границей / сост. В.Н. Щеголев, делопроизводитель Упр. гор. телеграфов в С.-Петербурге. СПб.: тип. т-ва «Обществ. Польза», 1894. С. 42–46.

[48] Первая русская женщина на железнодорожной службе. 1863–1913. О. С. Кнушевицкая // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. № 19. С. 7–8; Необычайный юбилей // Там же. С. 8–9; 50-летний юбилей // Волгарь. 1913. 12 апреля. С. 2; Первая русская женщина на железнодорожной службе // Семафор. 1913. № 16. С. 2; Первая русская женщина на железнодорожной службе // Вестник Полесских железных дорог. 1913. № 13. С. 61–63.

[49] О книге Н.П. Верховского «Железнодорожная неразбериха» // Железнодорожное дело. 1911. № 21–22. С. 46д.

[50] *Верховской Н. П.* Железнодорожная неразбериха: Terra incognita. С. 97.

[51] Там же. С. 93–98.

[52] *Лилина З.И.* Солдаты тыла: (Женский труд во время и после войны). [Пг.]: Петрогр. сов. р. и к. – арм. д., 1918. С. 17, 26, 42–43, 106.

Несмотря на указанные выше работы, проблема использования женского труда на железных дорогах в дореволюционный период большей частью осталась неизученной, «почти темной»[53], тогда как ее актуальность осознавалась. В частности, А. А. Глинская, обращаясь к слушателям на женском съезде, заметила: «Опускаясь в мягкий диван вагона… мало кто из присутствующих знает, в чьих руках находится охрана и содержание пути, а вместе с тем в чьих руках находится отчасти и жизнь каждого пассажира. Она находится ни больше, ни меньше, как наполовину в руках женщины[54], – одиноко стоящей на переезде, с зеленым флажком и ночью, и днем, и в стужу, и непогоду»[55]. Подойдя ближе всего к написанию комплексных работ о женском труде на железных дорогах в рамках методологических черт, присущих «женской истории», дореволюционным авторам этого так и не удалось сделать.

Тем не менее благодаря досоветской историографии современным исследователям доступны отрывочные сведения, характеризующие количественный и качественный состав женщин на железнодорожной службе в Российской империи, уровень их материального достатка и образования, условия труда на различных должностях, отношение к женскому труду со стороны руководства МПС и рядовых служащих.

В советской историографии господствующей была марксистско-ленинская идеология с присущим ей материалистическим пониманием истории. С позиций марксистско-ленинской теории понятие «класса» не коррелировало с гендерной составляющей социальных процессов – главными признавались только отношения экономические и классово антагонистические, – поэтому женщины сами по себе не представляли значимой для исследователей социальной группы[56]. «Женский вопрос» стал вторичен, не только не значим для процесса социальных изменений, но и вообще не существовал отдельно от классовых отношений.

Наглядно данную позицию еще в 1909 г. выразила А. М. Коллонтай, на долгие годы предопределив основные подходы к исследованию женской темы в советской науке: «Женский мир, как и мир мужской, разделен на два лагеря: один по своим целям, стремлениям и интересам примыкает к классам буржуазным; другой тесно связан с пролетариатом, освободительные стремления которого охватывают также и решение женского вопроса во всей его полноте»[57]. Как утверждали впоследствии советские историки, с середины XIX в., по мере пробуждения классового сознания, женщина стала приобщаться к революционному движению, превратившись в «верную подругу рабочего» в борьбе за освобождение от капитала, участником боев и стачек, окончательной целью которых была полная победа трудящихся[58]. Начиная с цитирования слов, высказанных в 1868 г. К. Марксом: «Каждый, кто сколько-нибудь знаком с историей, знает также, что великие общественные перевороты невозможны без женского фермента»[59], заканчивая изречением В. И. Ленина с трибуны I Всероссийского съезда работниц в 1918 г.: «Из опыта всех освободительных движений замечено, что успех революции зависит от того, насколько в нем участвуют женщины»[60] – упоминания о женском труде на железных дорогах в Российской империи велись с «революционных» позиций. Советская историография демонстрировала, «как в течение многих лет передовые женщины… не щадя сил, здоровья

---

[53] *Верховской Н. П.* Железнодорожная неразбериха: Terra incognita. С. 96.

[54] Подтверждением тому служат цифры: в 1913 г. на 40 дорогах общего пользования Российской империи несли вахту 34 403 сторожа и 26 223 сторожихи (Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Стат. материалы) / под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. М.: Транспечать, 1925. С. 158).

[55] *Глинская А. А.* Служба женщин на железной дороге. С. 400.

[56] *Юкина И.И.* История женщин России: Женское движение и феминизм в 18501920-е годы. С. 21.

[57] *Коллонтай А. М.* Социальные основы женского вопроса. СПб.: Знание, 1909. С. 29.

[58] *Делерт Д.* Раскрепощение женского труда: Сб. для изб-читален, клубов и жен-кружков / сост. Д. Делерт. М.; Л.: Гос. изд., 1926. С. 5–6.

[59] *Маркс К., Энгельс Ф.* Сочинения. 2-е изд. Т. 32. М.: Политиздат, 1964. С. 486.

[60] *Ленин В.И.* Полное собрание соч. 5-е изд. Т. 37. М.: Политиздат, 1969. С. 186.

и жизни, боролись за претворение в жизнь великих идей марксизма-ленинизма, за свободу и счастье всех трудящихся»[61]. А поскольку в условиях «победы пролетарской революции» женского вопроса не могло существовать по определению, постольку было объявлено о долгожданном раскрепощении женщин. Правда, дискриминация женщин во всех ее проявлениях была ликвидирована «не сразу, а в процессе длительной, сложной и упорной работы Коммунистической партии и Советского государства»[62].

При НЭПе в 1920-е г. интерес к женской проблематике на железнодорожном транспорте по инерции еще сохранялся у «старых» исследователей[63]. Для этого периода был характерен дух новаторства. Так, в августе 1923 г. санитарный врач Е.И. Кефели впервые в отечественной историографии осуществил исследование бытовых, семейных, материальных условий труда женщин, работавших на Юго-Западных железных дорогах, с помощью анонимного анкетирования[64]. Но уже в 1930-е гг. произошел поворот, вызванный началом коллективизации и индустриализации. Резкое расширение сфер эксплуатации женщин в отраслях, традиционно считавшихся мужскими, происходило под лозунгами «освобождения женщин», являвшихся частью рабочего класса. Как отмечают специалисты[65], во второй половине 1930-х гг. было провозглашено – «женский вопрос» окончательно решен. Женщины стали символизировать советские достижения, демонстрируя решительный разрыв с «темным» прошлым. Косвенным подтверждением тому являлось определение «женского вопроса» в толковом словаре Д. Н. Ушакова, изданном в 1935 г. Определение было дано с примечанием, позволяющим понять, что в новых условиях он превратился в анахронизм: «Женский вопрос *(дореволюц.* и загр.) – вопрос об уравнении женщин в гражданских правах с мужчинами»[66]. На железных дорогах СССР зримым воплощением наступившего гендерного равенства в глазах общественности предстала З. П. Троицкая – первая советская женщина – машинист пассажирского поезда, инициатор движения за овладение железнодорожной техникой среди женщин, в 1938 г. назначенная на пост начальника Московско-Окружной железной дороги[67]. После публикации агитационных очерков ее примеру последовало множество железнодорожниц, освоивших профессии машинистов и помощников машинистов грузовых составов[68]. При этом советская действительность обходила стороной тот факт, что в дореволюционной России, как будет показано ниже, женщины также добились права исполнять обязанности помощника паровозного машиниста.

Не получив в 1930-1950-е гг. статуса самостоятельной, тема женского труда на железных дорогах в дореволюционный период стала неизбежно угасать. Наработки дореволюционных авторов оказались не востребованными. При упоминании о женском труде на железных дорогах в Российской империи стали безапелляционно утверждать, что «на транспорте в отношении женщин царил страшный произвол» и «до революции [женский труд] практически не

---

[61] Женщины в революции: [Воспоминания]. М.: Госполитиздат, 1959. С. 6.

[62] *Татаринова Н.И.* Строительство коммунизма и труд женщин. М.: Экономика, 1964. С. 25.

[63] *Путилов А.* Женский труд в почтово-телеграфном деле // Архив истории труда в России. Кн. 3. Пт., 1922. С. 91–95; *Пажитнов К. А.* Положение рабочего класса в России. Т. 3: Революционный период (с 1905 по 1923 г.). Л.: Путь к знанию, 1924. С. 35; *Дворжецкий Н.М.* Условия труда и быта транспортников на заре русских железных дорог. Л.: ДБСИТ Сев. – Зап. ж. д., 1925. С. 11.

[64] *Кефели Е.И.* Опыт обследования быта женщин, работающих на Юго-Западных железных дорогах: (По данным провед. в неделю «Матери пролетарки» анкеты) / [Соч.] сан. врача Е. И. Кефели. Б. м.: Б. и., [1923]. 8 с.

[65] *ЧирковПМ.* Решение женского вопроса в СССР (1917–1937 гг.). М.: Мысль, 1978. С. 71; *Большакова О.В.* История России в гендерном измерении. Современная зарубежная историография. С. 103.

[66] Толковый словарь русского языка: В 4 т. / под ред. Д. Н. Ушакова. Т. 1.: А – Кюрины. М.: Гос. ин-т «Сов. энцикл.»; ОГИЗ, 1935. С. 858.

[67] Правда. Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б). 1938. 4 ноября. С. 1; *Новикова Н.В.* Генерал Троицкая: [О первой в мире женщине – машинисте паровоза]. М.: Моск. рабочий, 1988. 94 с.

[68] См.: Награждение женщин-машинистов // Правда. Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б). 1938. 6 ноября. С. 3; *Вольфсон Л.Я.* Развитие железных дорог СССР. М.: Трансжелдориздат, 1939. С. 168; *Hunter H.* Soviet transportation policy (Russian Research Center Studies, No. 28). Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1957. P. 107–108.

играл никакой роли»[69]. Характерная деталь – в 1951 г. в книге штатного историка Октябрьской дороги А.И. Августынюка (в соавторстве с М. Гвоздевым) был помещен параграф «Первые железнодорожницы»[70], начинающийся со слов: «С момента постройки [Николаевской] магистрали (т. е. с 1851 г. – *В. С.)* и вплоть до Первой мировой войны женский труд на дороге, как правило, не применялся»[71].

С началом хрущевской политической оттепели, на базе частичного отхода от идеологических штампов и введения в научный оборот новых архивных материалов, возник повышенный интерес к частной жизни. Появились работы, в которых женщины на дореволюционном железнодорожном транспорте вновь предстали как субъект социальных изменений.

Возобновились дебаты по «женскому вопросу» в исследуемый период. Вклад женщин в развитие отрасли (преимущественно в региональном масштабе) стали кратко описывать[72], но с традиционными оговорками: «Использование женского труда на железных дорогах России не нашло широкого распространения»[73]. При этом советская историография в большинстве случаев делала акцент на предреволюционной ситуации, обходя вниманием, за редким исключением[74], вторую половину XIX в. С одной стороны, это обуславливалось тем, что железнодорожники (вместе с входящими в их состав женщинами) рассматривались как одна из ведущих сил классовой борьбы пролетариата. Борьба представлялась необходимой в том числе потому, что «реакционный самодержавный режим», по словам томского историка И. Т. Белимова, «ставил огромные препоны на пути привлечения женщин в промышленное производство и, особенно, на железнодорожный транспорт… не веря в ум и способности женщин»[75]. Условия женского труда на железных дорогах представали фоном, демонстрировавшим глубину экономического и политического кризиса общественного строя Российской империи в начале XX в.[76], предопределившим начало революции сначала в 1905 г., а затем в 1917 г. С другой стороны, историки пользовались доступными им статистическими материалами, коли-

---

[69] Железнодорожницы: Лит. сборник [о жизни и труде лучших женщин-железнодорожниц]. М.: Трансжелдориздат, 1940. С. 3.

[70] Термин «железнодорожница» был введен в литературный оборот в 19201930-е гг. на волне кампаний по привлечению женских масс к рабочим профессиям *(Смеюха В.В.* Феномен гендерной идентификации в медийном пространстве: на материале отечественных женских журналов: дис… д-ра филол. наук. Краснодар, 2012. С. 272). В дореволюционный период для трудящихся на железных дорогах женщин использовалось понятие «служащая женского пола», а наименование «железнодорожница» лишь изредка встречалось в обиходно-бытовой сфере (см.: *Рефлектор.* Два эскулапа // Сибирский вестник. 1905. 26 июня. С. 134).

[71] *Августынюк А.И, Гвоздев М.* Первая магистраль: [К 100-летию Октябрьской ж. д.]. Л., 1951. С. 231.

[72] *Рашин А.Г.* Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. М.: Соцэкгиз, 1958. С. 248–249; *Мильман Э.М.* Формирование кадров железнодорожного пролетариата Урала во второй половине XIX века // Из истории рабочего класса Урала. Сб. ст. Пермь: Кн. изд-во, 1961. С. 220; *Мухин А. А.* Формирование кадров пролетариата на Забайкальской железной дороге // Труды Иркутского гос. ун-та. Т. XXXI. Вып. 4. Иркутск, 1963. С. 10; *Белимов И. Т.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции // Из истории рабочего класса Сибири. Новосибирск: Кн. изд-во, 1964. С. 215–217; *Кунавина Г. С.* Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881–1914 гг.). Ташкент, 1967. С. 86–88; *Зольников Д.М.* Рабочее движение в Сибири в 1917 г. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1969. С. 64.

[73] *Барановский Л. С.* Быт железнодорожных рабочих Белоруссии конца XIX – начала XX в.: дис… канд. ист. наук. Минск, 1977. С. 29.

[74] *Бєлінський Е. Ф.* Формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст.: дис… канд. іст. наук. Київ, 1964. С. 164–169; *Титок В. А.* Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX – начале XX в.: дис… канд. ист. наук. Минск, 1966. С. 101–102.

[75] *Белимов И. Т.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции. С. 215–216.

[76] Даже в диссертационных исследованиях мнение одного высокопоставленного чиновника могло выдаваться за действия государственной власти. Так, критические слова в отношении женского труда, высказанные в 1870 г. шефом жандармов П. А. Шуваловым, были обобщены следующим образом: «Высшая царская администрация пыталась совсем запретить промышленную работу женщин, поддерживая тот патриархальный уклад жизни, который исключал их производственную деятельность на железных дорогах» *(Бєлінський Е. Ф.* Формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. С. 164).

чество и качество которых возросло в результате перехода большинства магистралей в казенную собственность[77] в конце 1890-х гг.

С середины 1960-х гг. в советской историографии наметилось медленное смещение объекта изучения с истории абстракций (класс, социальный слой) на историю людей, имеющих свой пол и свои интересы. На основе аккумуляции дореволюционных статистических данных были опубликованы конкретно-исторические исследования, проанализировавшие динамику социального состава рабочих и служащих железнодорожного транспорта конца XIX – начала XX в., включая краткую информацию о производственном стаже женщин, об условиях их труда и уровне заработной платы, охране материнства на примере некоторых железных дорог[78]. И все же, в сравнении с зарубежными историками, приступившими с 1980-х гг. к исследованиям женской тематики в рамках «гендерной истории», их советские коллеги (как и дореволюционные) придерживались только описательного подхода, присущего «женской истории».

С распадом СССР в отечественной науке стал наблюдаться рост популярности гендерной проблематики. Если раньше авторы только описывали с большей или меньшей степенью трагизма положение женщин и формы их борьбы за эмансипацию вплоть до революционных дней 1917 г., то теперь они старались ответить на вопросы, связанные с женской повседневностью, женским социальным поведением, пытались разобраться с причинами, которые (возникнув еще в доклассовом обществе) поставили представительниц слабого пола в зависимость от сильного[79]. Предметом исследований стал не просто поиск места женщины в историческом процессе, но ее влияние на социальные, культурные, политические и экономические сферы жизнедеятельности общества, особенности существовавшей гендерной иерархии. Старые представления о том, что равенство и свободу женщинам России дала именно советская власть, догмы о бесправии женщин в дореволюционную эпоху сегодня подвергнуты сомнению.

Тем не менее для значительной части железнодорожной историографии определяющее значение до сих пор имеют исследования советского времени, дополняемые отрывочными сведениями дореволюционной поры. Отсюда наблюдается своего рода преемственность в интересующей нас проблематике – так же как и в советский период, трудовая деятельность служивших на железных дорогах женщин описана в хронологических рамках конца XIX – начала XX в.[80] и, прежде всего, в связи с участием железнодорожников в революционном движении. А эпоха становления и первоначального развития железнодорожного транспорта, когда во многом определялось будущее отрасли, по-прежнему остается вне поля зрения исследователей. Постсоветская историография во многом оперирует теми же данными, что и советская, а потому практически не происходит приращения исторического знания по исследуе-

---

[77] Под «казной» историки права понимают: в широком смысле – государство в целом, в узком – государственные ведомства (такие как МПС), управлявшие казенной собственностью *(Насыров Р. В.* Регулирование права государственной собственности в российском законодательстве конца XIX – начала XX в.: дис… канд. юр. наук. Екатеринбург, 1995. С. 65).

[78] *Метельков П. Ф.* Железнодорожники в революции. Февраль 1917 – июнь 1918. Л.: Лениздат, 1970. С. 19; *Бочанова Г. А.* К вопросу о численности и составе служащих Сибирской железной дороги накануне Первой мировой войны // Бахрушинские чтения. 1971 г. Новосибирск, 1971. С. 109; *Барановский Л. С.* Медицинская помощь на железных дорогах Белоруссии в конце XIX – начале XX в. // Здравоохранение Белоруссии. 1976. № 11. С. 52; *Он же.* Быт железнодорожных рабочих Белоруссии конца XIX – начала XX в. С. 29–30; *Ковалева И. Н.* Женский вопрос в России в 50-60-х годах XIX в. // Проблемы истории русского общественного движения и исторической науки. М.: Наука, 1981. С. 126; *Гудков Б. И.* Формирование и экономическое положение железнодорожников центральной части Европейской России в 1895–1914 гг.: дис… канд. ист. наук. Горький, 1984. С. 97–98; *Мирончук В.Д.* Численность и состав рабочих Екатерининской железной дороги (1900–1914 гг.) // Рабочий класс Приднепровья. Формирование, традиции, социальный облик. Днепропетровск: ДГУ, 1989. С. 101; *Тупик П. А.* Железнодорожники Белоруссии в период империализма (численность, состав, положение): дис. канд. ист. наук. Минск, 1990. С. 123–124, 127, 139, 196.

[79] *Пушкарева И. М, Пушкарева Н. Л.* Женское участие в российской политической жизни начала XX в. (Советская и постсоветская историография) // Женщина в российском обществе. 2017. № 2. С. 19.

[80] *Пономарева В.В, Хорошилова Л.Б.* Мир русской женщины: семья, профессия, домашний уклад. XVIII – начало XX века. М.: Ломоносовъ, 2016. С. 190–194; *Яковлев Я.А.* Рассказы о Томском железнодорожном техникуме. Т. 1. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2002. С. 30.

мому вопросу. Введение новых источников в научный оборот осуществляется значительно медленнее, чем на Западе. Исключение – работа С. Б. Федосеева, демонстрирующая форменное обмундирование женщин-телеграфистов[81], и небольшая статья иркутского историка А. В. Хобта, вышедшая в 2016 г.[82] Последний не просто перечислил должности, доступные женщинам на железнодорожном транспорте в Российской империи, но и предпринял попытку выявить их положительные и отрицательные деловые качества, проанализировал характер взаимоотношений с сослуживцами. Вместе с тем при обобщениях автор пользовался в основном данными по Транссибирской магистрали, не рассматривая период до 1890-х гг. Некоторые из суждений А. В. Хобта нам видятся спорными и необоснованными, как, например, рисуемый «коллективный портрет» железнодорожницы: «Девушка-женщина, поступая на службу, отчетливо понимала, что она существо нежное и слабое, и требовала от окружавших ее мужчин исключительно джентльменского отношения. Служебные дела, естественно, “сваливались” на сослуживцев»[83]. Учитывая имеющиеся в нашем распоряжении материалы, мы не можем согласиться с подобным обобщением.

Отличительной чертой современной российской историографии является стойкий интерес к биографии О. С. Кнушевицкой[84], поступившей на железнодорожную службу в 1863 г. В то время как в исторической науке в 2009 г. было высказано мнение о «недоступности для ученых вопроса о начале использования женского труда на железнодорожном транспорте»[85] (в силу недостаточного количества источников), авторы научно-популярных трудов рассыпаются в комплиментах «первой женщине на железнодорожной службе России». Как будет показано ниже, биография О. С. Кнушевицкой – яркий пример тиражирования ошибок вследствие игнорирования первоисточников авторами научно-популярных изданий. Опасность заключается в том, что фактологическая ошибка, размноженная в трудах публицистического характера, в массовом сознании обретает силу исторического факта.

Параллельно советской и современной отечественной бурно развивалась и продолжает развиваться западная историография. Великобритания может считаться не только родиной железных дорог, но и местом возникновения культурно-ориентированной истории транспорта – английские исследователи давно проявляют устойчивый интерес к истории женского труда на железных дорогах XIX – начала XX в. Первоначально ученые лишь косвенно касались данной проблематики в национальном масштабе[86], заложив тем самым прочный фундамент для последующих гендерных исследований. В итоге на сегодняшний день наиболее полные исследования по женскому труду на железных дорогах принадлежат перу британских историков Х. Войтчак *(Helena Wojtczak),* Д. Тернеру *(David Turner),* Р. Мафесон *(Rosa Matheson).* Авторы посвятили свои изыскания женскому персоналу английских железных дорог в Викто-

---

[81] *Федосеев С.Б.* Железнодорожный мундир империи. СПб.: Атлант, 2014. С. 145, 320–321.

[82] *Хобта А.В.* Женщины на железнодорожном транспорте: от «интеллигентного» труда к профессиональному образованию // Вульфов А. Б. История железных дорог Российской империи: все-таки строить! М., 2016. С. 551–556.

[83] Там же. С. 551–552.

[84] См., напр.: *Вульфов А. Б.* Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. С. 121; *Двоскина Л.* Первый инженер в юбке, или Как женщины завоевывали железную дорогу // Магистраль [Всеукраинская транспортная газета]. 2011. № 16–17. С. 6–7; *Соломонова О.* Время железных богинь // Гудок.2017. 7 марта. Пол. 6; *Цыплев В.* Первая леди // Гудок. 2009. 22 октября. Пол. 7.

[85] *Хобта А.В.* Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX в.). Иркутск: Земля Иркутская, 2009. С. 18.

[86] *Cole G.D. H., Arnot P. R.* Trade Unionism on the railways. Its history and problems. London: George Allen and Unwin LTD. 1917. P. 62–64; *Pratt E. A.* British railways and the Great War: Organisation, efforts, difficulties and achievements. London: Selwyn and Blount, 1921. P 475–482; *BagwellP. S.* The railwaymen. The history of the National Union of Railwaymen. London: George Allen and Unwin LTD, 1963. P 345–358; *Greenwald M. W* Women, war, and work. The Impact of World War I on Women Workers in the United States. London: Cornell University, 1980. P 92–93; *Hylton S.* What the Railways Did for Us. Gloucestershire: Amberley Publishing, 2015. P 134–135.

рианскую эпоху (1837–1901 гг.)[87]. Изданное в 2005 г. исследование Х. Войтчак *Railwaywomen*[88] стало первой работой, раскрывшей место и роль железнодорожниц в истории железных дорог Великобритании. Недостаток сведений заставил английских исследователей признать, что изучать различные аспекты женской деятельности на железнодорожном транспорте значительно сложнее, чем мужской, особенно во времена, предшествующие Первой мировой войне (1914–1918 гг.)[89].

Не меньший интерес к данной проблематике существует у французских[90] и у североамериканских историков[91]. В последние годы популярность обрела тема деятельности афроамериканок на первых железных дорогах в США[92].

В работах зарубежных исследователей, посвященных истории железных дорог Российской империи, небольшое внимание уделено женскому труду при строительстве магистрали между Санкт-Петербургом и Москвой[93], а также накануне Первой русской революции 1905–1907 гг.[94]

Таким образом, новизна настоящей работы обусловлена отсутствием обобщающего систематизированного исследования по проблеме женского труда на железнодорожном транспорте Российской империи. Имеющиеся в отечественной и зарубежной историографии сведения не позволяют в достаточно полной мере воссоздать картину трудовых и бытовых аспектов жизнедеятельности женщин – служащих и рабочих железных дорог, их роли и вклада в развитие железнодорожной отрасли страны. Именно поэтому задача сделать железнодорожниц «видимыми» в историческом процессе, встроить в традиционную схему исторического повествования оказывается актуальной для современных исследователей. В своей работе автор стремится в значительной степени восполнить данный пробел.

---

[87] *Turner D.* Uncovering the Hidden History of Britain's Railwaywomen; *Idem.* The Female L&SWR Clerk – Part 2. URL: http://turniprail.blogspot.de/2010/03/female-l-clerk-part-2.html (дата обращения: 30.04.2019); *Idem.* Discovering Britain's first Railwaywomen (1840s and 1850s) – Part 1. URL: http://turniprail.blogspot.de/2011/09/ discovering-britains-first-railwaywomen.html (дата обращения: 30.04.2019); *Idem.* Discovering Britain's first Railwaywomen (1840s and 1850s) – Part 2. URL: http://turniprail.blogspot.de/2011/10/turnip-rail-discovering-britains-first.html (дата обращения: 30.04.2019); *Matheson R.* The fair sex: women and the Great Western Railway.

[88] *Wojtczak H.* Railwaywomen: Exploitation, Betrayal, and Triumph in the Workplace.

[89] *Turner D.* The Female L&SWR Clerk – Part 1. URL: http://turniprail.blogspot. ru/2010/03/female-l-clerk-part-1.html (дата обращения: 30.04.2019).

[90] *Ribeill G.* Gestion et organisation du travail dans les compagnies de chemins de fer, des origines a 1860 // Annales. Histoire, Sciences Sociales. 1987. № 5. P 999-1029; *Lamoureux D.* Des cheminotes en usine: des femmes aux ateliers d'Arles (1914–1920) // Revue d'histoire des chemins de fer. 2003. № 28–29. P 403–419.

[91] *Licht W.* Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century. New Jersey: Princeton University Press, 1983. P 214–217; *Levinson N. S.* She's been working on the railroad.

[92] *Kornweibel T, Jr.* "Not at all proper for women": black female railroaders // Railroad History. 2009. № 201. P. 6–29; *Blouin L. A., Sutton K.* Looking Back: Women in Railroading. URL: http://www.nrrhof.org/single-post/2018/03/08/Looking-Back-Wom-en-in-Railroading (дата обращения: 30.04.2019).

[93] *Haywood R.M.* Russia Enters Railway Age, 1842–1855. Boulder, CO: East European Monographs, 1998. P. 393.

[94] *ReichmanH.* Railwaymen and revolution: Russia, 1905. Berkeley etc.: Univ. of California press, 1987. P. 42–43.

Источники исследования

Настоящая монография написана на широком корпусе источников, разделенном на следующие группы: законодательные и иные нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность железных дорог Российской империи; документы ведомственного делопроизводства МПС и отдельных железных дорог; статистические и отчетные материалы; справочная литература; периодическая печать; мемуаристика.

К первой группе относятся делопроизводственные документы, составляющие правовую основу деятельности железных дорог Российской империи вплоть до 1917 г. – высочайшие повеления императора, указы Правительствующего Сената, уставы частных железных дорог, своды положений и должностные инструкции казенных железных дорог, приказы министра путей сообщения и начальников дорог, циркуляры органов МПС по личному составу и др. Эти законодательные акты включали в себя статьи, посвященные регулированию трудовой деятельности женщин на железных дорогах Российской империи.

Большую ценность для нашего исследования представляют нормативные акты МПС, поскольку значительная часть правовых норм, относимых к изучаемой нами проблематике, содержалась в основанных на общероссийских законах министерских приказах, циркулярах, временных правилах и положениях. Ведомственные правила и положения подлежали утверждению императором, а циркуляры являлись ведомственными актами и основывались на первых. В основном все обозначенные правовые акты представлены в издававшихся сборниках министерских постановлений по железным дорогам и корпоративной периодике.

Документы ведомственного делопроизводства отдельных железных дорог представлены внутренними распоряжениями и приказами, докладами и отчетами, а также перепиской между различными службами дорог.

В целом делопроизводственные документы позволяют получить представление о процессе выработки тех или иных решений. В них отражаются позиции и мнения руководителей. Они дают представление о нормативном, штатном режиме функционирования железнодорожного ведомства и его подразделений, но следует учитывать, что данный вид источников не всегда отображает реальную действительность.

Особого внимания заслуживают статистические данные отделений пенсионных касс на казенных железных дорогах, отчетные документы Временного статистического отдела и Отдела статистики и картографии МПС, позволяющие проследить динамику изменений численности личного состава железных дорог по половому признаку с конца XIX в., материальное положение, образовательный уровень и семейный статус железнодорожниц.

Существенную помощь в написании монографии сыграли справочные издания, исторические очерки развития и деятельности МПС и отдельных железных дорог, позволяя демонстрировать изменения в железнодорожной отрасли на протяжении исследуемого периода.

Большая часть указанных в исследовании источников извлечена из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА) в г. Санкт-Петербурге, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб.), Центрального государственного архива города Москвы (ЦГА Москвы), Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ), Областного государственного казенного учреждения «Государственный архив Томской области» (ГАТО), Государственного исторического архива Омской области (ГИАОО).

Информационно насыщенными и очень ценными для разработки темы оказались материалы периодической печати. Как справедливо отмечал в конце 1920-х гг. советский военный и государственный деятель К. А. Мехоношин: «Историк, пожелавший лишь по одним архивным документам изучить минувшие события, оказывается в крайне затруднительном положении. Пережитая эпоха чрезвычайно характерна в том отношении, что ее наиболее яркие и подчас

наиболее содержательные этапы как раз менее всего располагают к тем формам работы, которая фиксируется в документе. И поэтому среди других материалов воспоминания являются также своего рода документами большой исторической ценности. Не раз, наверное, благодаря им удастся связать в единое целое и понять внутренний смысл того или иного периода»[95]. Российские железнодорожницы не оставили воспоминаний (за исключением О. С. Кнушевицкой, поведавшей о себе в форме интервью секретарю редакции «Вестника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог» П. А. Буланже), поэтому попытка реконструировать жизнедеятельность женщин на железнодорожной службе требует внимательного изучения максимально широкого круга иных источников. В первую очередь статей периодической печати, на которые может быть распространена означенная оценка К. А. Мехоношина. Подозрения, слухи, домыслы, непосредственные впечатления не только передают аромат эпохи, но и позволяют судить о самоощущении и мировоззрении представителей различных социальных и профессиональных

групп[96]. При анализе статей в газетах и журналах необходимо учитывать влияние цензуры, эпизодичность, фрагментарность, отрывочность сведений, а иногда и явный субъективизм в суждениях и оценках. В то же время благодаря периодике можно увидеть изучаемую действительность глазами современников, что практически невозможно сделать по официальным источникам. Поэтому в исследовании широко используются материалы как специализированных железнодорожных изданий («Железнодорожная неделя», «Железнодорожное дело», «Железнодорожник», «Пути сообщения», «Жизнь железнодорожника», «Семафор», «Вестник Министерства путей сообщения», «Вестник железнодорожной медицины», отдельные вестники железных дорог), так и изданий общественно-политического характера («Отечественные записки», «Вестник Европы», «Народное богатство», «Современник», «Современное слово», «Голос», «День», «Неделя»), и журналов для женщин («Женский вестник», «Женское образование», «Женская газета», «Женские новости»).

Эти и многие другие периодические издания национального и регионального масштабов распространения (как отечественные, так и зарубежные) позволяют представить культурно-бытовые условия жизни железнодорожниц, их материальный уровень, социальные настроения, характер взаимоотношений с коллегами-мужчинами. Именно на страницах периодической печати чаще всего поднималась «женская тема», возникали общественные дискуссии о позитивных и негативных последствиях расширения сферы применения женского труда на линиях и в управлениях дорог, приводилась статистическая информация. В особенности данная проблематика нашла широкое отражение по мере затягивания Первой мировой войны в 1914–1918 гг.

Очерченный круг источников стал базой для написания монографии.

Стоит отметить, что значительная часть использованных нами источников не опубликована, многие впервые вводятся в научный оборот. В то же время даже те из них, которые использовались исследователями при рассмотрении различных проблем, содержат ценный материал, до сих пор мало востребованный из-за слабой изученности темы.

---

[95] *Мехоношин К. А.* От захвата власти к овладению аппаратом // Война и революция. 1928. № 2. С. 32.

[96] *Назаренко К. Б.* Флот, революция и власть в России: 1917–1921. М.: Квадрига; Русская панорама, 2011. С. 14.

Глава 1
Песто и роль женского труда на железных дорогах в первой половине XIX в.

§ 1.1. Женский труд на железных дорогах дореформенной России: теория и практика

В 1901 г. на встрече со служащими Юго-Западных железных дорог российский государственный деятель, инженер путей сообщения А. А. Абрагамсон заявил, оглянувшись в прошлое: «XIX век – век железных дорог»[97]. Казалось бы, это просто слова. Однако слова имеют свою историю. Они, как утверждал известный английский историк Э. Хобсбаум, – свидетели, говорящие зачастую лучше документов[98]. Достаточно обратиться к некоторым из них, получившим широкое употребление в позапрошлом столетии, чтобы понять, какое значение имел «век стали и пара» для современников. Словосочетание «железные дороги», термины «поезд», «локомотив», «вагон», «вокзал», «инженер», «перрон» – все это новые слова, возникшие в тот период. Возможно ли вообразить современный мир без них?

XIX в. стал поворотным пунктом не только для железнодорожной техники, но и для истории женщин. Именно тогда изменился социальный статус женщин, широко заговорили о женском праве на труд, и это не было простым совпадением, а, напротив, представляло собой закономерное явление. Объективной причиной появления железных дорог и широкого применения женского труда служил процесс индустриализации западноевропейских экономик, характеризовавшийся техническим прогрессом вследствие промышленного использования энергии пара. Тяжелый физический труд, выполнявшийся ранее ручным способом, с конца XVIII в. стал передаваться паровой машине. На человека все чаще стали возлагать контролирующие функции, для чего достаточным оказалось усилий женских рук[99]. Причем возникший значительный спрос на женский труд был в немалой степени обусловлен его дешевизной в сравнении с мужским[100].

Изобретение паровой машины дало толчок к развитию различных областей фабричного дела. Фабрики начали вытеснять мануфактуры, державшиеся исключительно за счет труда рабочих, получивших специальную подготовку. Быстро развивавшаяся промышленность подавляла, благодаря своему техническому превосходству, и домашние производства, освобождая все большее количество необходимой для себя рабочей силы, в том числе женской. В условиях стремительно развивавшегося рынка свободной рабочей силы и конкуренции жалованья мужчин стало не хватать для содержания семьи. Зарабатывание материальных средств для женщин стало не просто желательным, но необходимым делом.

«К свободе…»

Из этюда по женскому вопросу М. В. Кечеджи-Шаповалова

---

[97] *Абрагамсон А. А.* XIX век – век железных дорог: Вступ. лекция в курс сооружения и содержания железных дорог, чит. для служащих на Юго-зап. ж. д. Киев: типо-лит. т-ва И. Н. Кушнерев и К., 1901. 18 с.

[98] *Hobsbawm EJ.* The age of revolution, 1789–1848. New York: Vintage books, 1996. P. 1.

[99] *Кечеджи-Шаповалов М.В.* Женское движение в России и заграницей. С. 31.

[100] *Тарасов И. Т.* Образование женщин и женский труд. М.: Унив. тип., 1903. С. 37.

Апрель 1905 г.

«Нынешний промышленный строй, *с* широким применением машин, нанес смертельный удар экономической деятельности женщины в семье. Фабрика и завод производят все предметы дешевле, скорее и в большем количестве, чем мелкое децентрализованное индивидуальное производство, оборудованное и в техническом отношении несравненно слабее первых. В силу этого производительная деятельность женщины в семье стала теперь экономическим абсурдом.

Если, с одной стороны, эволюция торговли и промышленности как характерный процесс современной экономической эпохи, определяя собой все явления в области труда, силою вещей, заставляет искать женщину новых форм деятельности, которые бы обеспечивали ей успех в борьбе за существование, то, с другой стороны, вся совокупность бытовых условий, законодательных ограничений, моральной приниженности и вековых предрассудков, которые в прошлом были неразлучными спутниками женщины, побудили ее стремиться к общественному свободному труду как к наиболее радикальному средству выйти на путь к духовной самостоятельности».

Очевидно, таким образом, что индустриализация не ограничилась лишь техническим перевооружением, распространением машин, а принесла с собой кардинальные перемены в общественном устройстве. Не в последнюю очередь этому способствовали железные дороги: «Как не велики в истекшем [девятнадцатом] столетии успехи человечества во всех областях науки, искусства и техники – без железной дороги, своей сетью сблизившей все культурные народы и связавшей их в одно целое, они не могли бы в столь короткое время так видоизменить весь строй и все условия жизни людей, как это произошло в XIX веке»[101]

[101] *Абрагамсон А. А.* XIX век – век железных дорог. С. 4.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.