

В. А. Сердюк

**ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ***

doi: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-77-86

УДК 94(2)“1914/1918”

ББК 63.3(2)534

В статье показана динамика численности женщин, трудившихся на железных дорогах Российской империи в годы Первой мировой войны. На основе анализа делопроизводственной документации гражданских и военных властей приведены сравнительные статистические данные о количестве, процентном соотношении и должностях, которые занимали женщины на железных дорогах в довоенное время (в 1913 г.) и на фронтовых и тыловых железных дорогах в период боевых действий (с 1914 по 1917 гг.). Автором установлено, что начальная фаза изменения кадровой политики Министерства путей сообщения и местных управлений железных дорог в пользу привлечения большего количества женщин на железнодорожную службу датируется второй половиной 1915 г. Изменения в кадровой политике в первую очередь были вызваны мобилизацией в ряды армии запасных чинов и ратников ополчения 1 и 2 разрядов, многие из которых до этого трудились на железных дорогах. Изначально рассматриваемая Министерством путей сообщения как временная и вынужденная мера, тенденция замены ушедших на фронт мужчин женщинами приобрела устойчивый характер в 1916 г., в результате чего сфера приложения труда женщин в железнодорожном деле постоянно расширялась. В статье делается вывод об общероссийской тенденции постепенного расширения сферы применения труда женщин на железных дорогах, демонстрируется рост абсолютной численности железнодорожниц, что обуславливалось потребностями военных и гражданских властей в годы Первой мировой войны.

Ключевые слова: *Российская империя, Первая мировая война, железные дороги, железнодорожницы, труд женщин*

В начале XX в. главенствующую роль в транспортном комплексе Российской империи занимали железные дороги. Достаточно сказать, что в 1913 г. доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота страны достигла 57,1 %, а в общем пассажирообороте – 91,1 %.¹ В годы Первой мировой войны железные дороги приобрели еще большую ценность, и по существу, стали единственным видом транспорта, обеспечивавшим нужды российской армии: в 1916 г. показатели их работы возросли на 25 % по грузообороту (млн пуд.) и на 48 % по пассажирскому движению (млн чел.)² относительно 1913 г., то есть во многом именно

от состояния железных дорог зависело положение дел на фронте и в тылу.

В свою очередь, успешная эксплуатация самих железных дорог зависела от состояния «человеческого капитала» (кадрового состава), его потенциала и профессиональной компетенции независимо от половой принадлежности работников. Исследование посвящено анализу обеспеченности железных дорог Российской империи необходимым трудовым потенциалом в годы Первой мировой войны. Обозначенная проблематика сама по себе не является новой для отечественной историографии: вопросы установления численности и состава рабочей силы на железнодорожном транспорте накануне и в годы Первой мировой войны затрагивались в трудах Б. Букина,³ А. Г. Рашина,⁴ Л. Е. Минца,⁵ Г. А. Бочановой,⁶

¹ См.: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 41. Д. 65. Л. 69–69об.; Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1957. С. 8, 13.

² См.: Сидоров А. Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 600.

Сердюк Владимир Александрович — к.и.н., доцент кафедры «История, философия и культурология», Омский государственный университет путей сообщения; с.н.с. Института истории, Санкт-Петербургский государственный университет (г. Омск; г. Санкт-Петербург)
E-mail: a.serdyuk@mail.ru

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект № 22-78-10036 «Иностранные закупки как фактор решения транспортных проблем поздней имперской России: опыт Первой мировой войны» (рук. Н. И. Богомазов)

³ Букин Б. Железные дороги в мировую войну и их ближайшие задачи в подготовке страны к обороне // Война и революция. 1926. № 3. С. 112–115.

⁴ Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России: историко-экономические очерки. М., 1958. С. 248, 249.

⁵ Минц Л. Е. Статистика численности и состава рабочей силы на железнодорожном транспорте в России // Очерки по истории статистики СССР. М., 1960. С. 116–130.

⁶ Бочанова Г. А. К вопросу о численности и составе служащих Сибирской железной дороги накануне Первой мировой войны // Бахрушинские чтения. Новосибирск, 1971. Вып. 2. С. 102–113.

Б. И. Земерова,⁷ В. Д. Мирончука⁸ и др. Однако изучению подлежал лишь мужской вклад в стабильное функционирование железных дорог эпохи Первой мировой войны. Вклад женщин до недавнего времени находился на периферии общественного внимания, не получая специальной разработки и лишь эпизодически затрагиваясь в научных изданиях.⁹ Уместно ли тогда говорить о полноценном познании прошлого железнодорожной отрасли, если женский социальный опыт остается неучтенным? Редким исключением можно считать статьи А. Федотова и А. В. Хобты,¹⁰ в которых авторы, опираясь на хронологический принцип, продемонстрировали происходившие в годы войны изменения в нормативно-правовой базе, регулировавшей порядок приема женщин на железнодорожную службу, отношение к женщинам-коллегам со стороны представителей основных железнодорожных служб. Вместе с тем указанные работы в силу узости используемой источниковой базы не раскрыли динамику численности железнодорожниц в военный период. Выводы А. Федотова основаны на отчетной документации всего лишь по одной дороге (Московско-Киево-Воронежской), а А. В. Хобты – на данных по Транссибирской магистрали. Единственной работой, напрямую посвященной исследуемой нами проблеме, является статья профессора Абердинского университета Э. Дж. Хейвуда “Women Workers in Wartime Tsarist Russia, 1914–1917: Hiring Policy in the Railroad Industry”.¹¹ К безусловной заслуге Э. Дж. Хейвуда стоит отнести введение в научный оборот не использованных ранее отечественными ис-

следователями архивных документов, позволивших комплексно и в динамике рассмотреть кадровую политику в отношении женщин со стороны военных властей, Министерства путей сообщения (далее — МПС) и местных железнодорожных управлений. Между тем работа шотландского ученого по объективным причинам опирается на ограниченный круг доступных ему архивных материалов.

С учетом сказанного путем сопоставления и анализа многочисленных статистических данных попытаемся установить приближающуюся к действительности численность женщин, трудившихся на фронтовых и тыловых железных дорогах Российской империи в период с 1914 по 1917 гг. Постараемся дать ответ на вопрос: насколько масштабным было привлечение женщин к службе на железных дорогах в Первую мировую войну в сравнении с довоенным временем?

Для ответа на поставленный вопрос использовались материалы центральных и региональных архивов. В довоенный период весь статистический материал, демонстрировавший «число и содержание служащих и рабочих», обыкновенно помещался в министерских отчетах по эксплуатации железных дорог и в отдельных сборниках, данные для которых по особым формам представлялись железными дорогами в центральные органы МПС, расположенные в столице империи. Этот порядок сохранился и в военный период, но лишь в отношении дорог, отнесенных к тыловым, тогда как железные дороги театра военных действий по кадровым вопросам отчитывались в первую очередь перед Главным управлением военных сообщений при Штабе Верховного главнокомандующего, расположенном первоначально в г. Барановичи, а с 8 августа 1915 г. в г. Могилеве.

Заранее оговорим, что приведенные ниже данные периода Первой мировой войны нельзя считать всеобъемлющими, поскольку боевые действия не способствовали тщательному ведению статистики, особенно в прифронтовой полосе. Само МПС осознавало снижение качества получаемых отчетных данных,¹² поэтому к указанным в статье показателям следует

⁷ Земеров Б. И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. Томск, 1974. Вып. 14. С. 24–40.

⁸ Мирончук В. Д. Численность и состав Екатеринбургской железной дороги (1900–1914 гг.) // Рабочий класс Приднестровья. Формирование, традиции, социальный облик. Днепропетровск, 1989. С. 98–103.

⁹ См.: Лилина З. И. Солдаты тыла (женский труд во время и после войны). Пг., 1918. С. 17, 26, 42–43, 106; Рязанова А. Женский труд. М.; Л., 1926. С. 79–104; Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис. М., 2014. С. 359.

¹⁰ Федотов А. Доля ты русская, долюшка женская. URL: <http://old-kursk.ru/events/fe130625.html> (дата обращения: 05.04.2022); Хобта А. В. Женщины на железнодорожном транспорте: от «интеллигентного» труда к профессиональному образованию // Вульф А. Б. История железных дорог Российской империи: все-таки строить! М., 2016. С. 551–556.

¹¹ Heywood A. Women Workers in Wartime Tsarist Russia, 1914–1917: Hiring Policy in the Railroad Industry // Women and Gender in Russia's Great War and Revolution 1914–22. Bloomington, IN. 2022. P. 17–52.

¹² Отвечавший за сбор статистических сведений Отдел статистики и картографии МПС в своей справке от 21 июня 1917 г. информировал министра путей сообщения, что ряд дорог, несмотря на неоднократные требования Отдела, не предоставил сведения о численности служащих и рабочих за 1915 г. Помимо этого, самих сотрудников Отдела затронула мобилизация в войска, что также не способствовало нормальному сбору статистических сведений (РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 37. Л. 18об., 21).

Таблица 1

ГЕНДЕРНЫЙ СОСТАВ ШТАТНОГО ПЕРСОНАЛА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ К 1 НОЯБРЯ 1913 Г.*

Железные дороги		Мужчин, чел.	Женщин, чел.	Всего, чел.	Женщин от общей численности, %
общего значения	государственные (казенные)	329 651	31 102	360 753	8,6
	частные	120 194	11 410	131 604	8,7
местного значения		4 638	298	4 936	6,0
Итого		454 483	42 810	497 293	8,6

* Подсчитано по: Пути сообщения России. 1914. № 3. С. 269–333; Пути сообщения России. 1914. № 5. С. 539–547; Железнодорожный транспорт в 1913 г. (статистические материалы). М., 1925. С. 154.

относиться с осторожностью — скорее как к оценкам, порой приблизительным, а не как к абсолютно точным величинам. Тем не менее даже в таком состоянии они демонстрируют тенденции времени.

К «железнодорожницам» нами отнесены все женщины, вовлеченные в трудовые отношения с работодателем в лице МПС, местных управлений и правлений железных дорог в тылу и на театре военных действий, вне зависимости от степени их квалификации и рода деятельности.

Накануне войны железнодорожные предприятия являлись безусловными лидерами по численности служебного персонала: в 1913 г. в списке 50 крупнейших работодателей страны 27 мест были заняты железными дорогами.¹³ Тогда же по запросу Отдела статистики и картографии МПС (циркуляр № 6529 от 7 октября 1913 г.) управления и правления железных дорог впервые одновременно представили информацию о гендерном составе своих штатных работников по единообразной форме. В результате стало известно, что к 1 ноября 1913 г. на 41 государственной (казенной) и частной железных дорогах общего пользования, а также дорогах местного значения трудилось почти полмиллиона штатных сотрудников (497 293 чел.), из которых 42 810 являлись женщинами (8,6 %) (табл. 1).

Подчеркнем, что выявленная итоговая цифра процентного соотношения численности женщин к общему числу служащих железных дорог относится только к штатным сотрудникам. В то же время количество всех железнодорожников (штатных, поденных и временных), трудившихся на 41 железной дороге, к декабрю 1913 г. достигло колоссальной циф-

ры в 815,5 тыс. чел.¹⁴ И хотя прием женщин на поденную и временную работы в довоенный период не был широко распространенной практикой, некоторое их количество все же трудилось по поденному и сдельному расчету,¹⁵ что, однако, не всегда должным образом фиксировалось в отчетной документации. Следовательно, процентное соотношение женщин и общей численности всех работников железных дорог Российской империи, вероятнее всего, было несколько меньшим чем 8,6 %.

Несмотря на идентичные показатели соотношения численности женщин к общему количеству работников (8,6 %), на казенных дорогах железнодорожниц порой было больше, чем на частных. Лидерами среди казенных являлись Полесские дороги, где процентное отношение женщин к общей численности штатных работников к 1 ноября 1913 г. достигло 14,4 %, Сызрано-Вяземская (13,7 %) и Привислинские (12,8 %) дороги. Меньше всего женщин трудилось на Средне-Азиатской (4,3 %), Варшаво-Венской (4 %) и Баскунчакской (1,8 %) дорогах.¹⁶ Среди частных лидерами являлись Московско-Виндаво-Рыбинская (Московская сеть) (13,8 %), Гербы-Келецкая (12,7 %) и Московско-Виндаво-Рыбинская (Петербургская сеть) (12,3 %) дороги. Меньше всего женщин трудилось на Лодзинской фабричной (5,3 %), Ферганской (3,4 %) и Уссурийской (2,8 %) дорогах.¹⁷

К 1914 г. женщин допускали к трудоустройству на следующие должности:

– журналистов, конторщиков и переписчиков (по канцеляриям управлений дорог и юрисконсультской части);

¹³ См.: Kulikov V. The Hundred Largest Employers in the Russian Empire, circa 1913 // Business History Review. 2017. Vol. 91, iss. 4. P. 739, 754–758.

¹⁴ См.: Железнодорожный транспорт в 1913 г. С. 146.

¹⁵ См.: ЦГА Москвы. Ф. 414. Оп. 2. Д. 1936. Л. 5.

¹⁶ На Ковель-Владимир-Волынской железной дороге, принадлежавшей Военному ведомству, женщины-служащие отсутствовали вовсе.

¹⁷ См.: Железнодорожный транспорт в 1913 г. С. 154–159.

– младших счетоводов, журналистов, конторщиков и переписчиков (по главной бухгалтерии и счетоводству материальной службы, служб пути, движения, тяги и телеграфа);

– младших агентов и конторщиков (по статистике пробега подвижного состава);

– акушерок и фельдшерниц (по врачебной части);

– переписчиков и конторщиков в управлении (по материальной службе);

– чертежников, журналисток и конторщиков в управлении и переездных сторожих на линии (по службе пути);

– конторщиков и переписчиков (по службе движения в отделах: а) статистики грузов; б) коммерческом; в) тарифном; г) столе претензий);

– билетных и товарных кассиров, горничных при дамских комнатах (на больших станциях по службе движения);

– конторщиков, переписчиков и младших счетоводов, телеграфистов в пределах телеграфных правил (по службе телеграфа);

– младших счетоводов, конторщиков и чертежников при управлении (по службе тяги).¹⁸

Впрочем, ни о каком свободном трудоустройстве женщин на указанные должности речи не шло. Одной из характеристик железнодорожной отрасли было существование в ней гендерных барьеров в виде так называемых процентных норм — квот, ограничивавших количество женщин, принимаемых на железнодорожную службу. К началу Первой мировой войны актуальными оставались правила приема женщин, установленные циркуляром Управления железных дорог МПС № 16127/87/2042 от 15 апреля 1906 г. В соответствии с ними, помимо привычного для всех образовательного ценза, количество женщин в конторах управлений дорог, служб, отделов и частей на линиях не должно было превышать 10 % от общего числа служащих в отдельно взятом подразделении. Исключение сделали для служб сборов и отделений статистики, где количество принимаемых на службу женщин могло достигать 15 %.¹⁹ Ограничения не касались лишь численности переездных сторожих, горничных при дамских комнатах и акушерок.

Ответственность за соблюдение установленных циркуляром «процентных норм» внутри самого МПС возлагалась на руководи-

телей центральных учреждений министерства, на местах — на начальников казенных и управляющих частными железными дорогами. Центральные учреждения внутри самого МПС в целом соблюдали гендерные ограничения, тогда как некоторые местные управления неоднократно их нарушали, о чем канцелярия Управления железных дорог МПС периодически докладывала министру путей сообщения.²⁰ В 1911 г. начальник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог В. П. Рейслер сам обратил внимание подчиненных ему начальников служб и отделов на нарушение ими утвержденных министром путей сообщения правил, поскольку «процентные нормы» на дорогах оказались многократно превышены.²¹ Более того, порой управления железных дорог вполне осознанно саботировали исполнение циркуляров, ограничивавших прием женщин на те или иные должности. Так, на заседании общего присутствия Управления Николаевской железной дороги в декабре 1909 г. правитель канцелярии А. А. Камчатов, а вместе с ним и начальник дороги О. А. Турцевич открыто признали, что «требование циркуляра [имелся ввиду циркуляр Временного Управления казенных железных дорог от 1 декабря 1890 г., но подразумевался также циркуляр от 15 апреля 1906 г. — С. В.] как в отношении строгого соблюдения установленного процента лиц женского пола на службе, так и в отношении ограничения для них мест на Николаевской железной дороге задолго до перехода ее в казну фактически не применялось, а равно не были применяемы и после перехода дороги в казну, причем многолетний опыт показал, что служба лиц женского пола в таких конторах, куда прием их указанным циркуляром не допускался, дала удовлетворительные результаты и ни одного раза не была причиной возникновения какого-либо нежелательного инцидента».²² Журнальную копию своего постановления с цитируемыми выше словами Управление Николаевской железной дороги осмелилось отправить в Санкт-Петербург для соответствующего уведомления Управления железных дорог МПС. Подобные случаи были не единичны, хотя и не стали системными: присущие железнодорожной отрасли дисциплина и порядок все же давали о себе знать. Тем не менее очевидно, что стремление МПС

¹⁸ См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 1127. Л. 24–24об.

¹⁹ См.: ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 82об.–83.

²⁰ См.: ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 1. Д. 1597. Л. 11.

²¹ См.: ЦГА Москвы. Ф. 414. Оп. 2. Д. 816. Л. 3–3об.

²² ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 1. Д. 1597. Л. 14.

к механическому исполнению подчиненными спускаемых сверху циркуляров порой наталкивалось на реалии жизни, выражавшиеся в пассивном сопротивлении снизу, возникавшем в силу ряда объективных и субъективных обстоятельств. К последним можно отнести и личные взгляды на «женский вопрос» местных руководителей железных дорог и их подчиненных.

Таким образом, накануне Первой мировой войны, пусть и в достаточно ограниченном количестве, но все же труд женщин на железных дорогах получил применение. Другое дело, что его более широкое использование в довоенный период наталкивалось на консервативно-охранительную позицию МПС, не допускавшего резких отклонений от действовавшего порядка. 12 марта 1908 г. Канцелярия Управления железных дорог МПС прямо заявила, что «должен быть установлен ныне существующий процент женщин, а возможные за сим расширения прав женщин на службу могли бы последовать уже постепенно в строгом соответствии с указаниями опыта и высшими государственными соображениями».²³ Первая мировая война в скором времени вызвала «высшие государственные соображения», низвергнув осторожную позицию МПС в данном вопросе. Война не только ускорила процесс вовлечения женщин в хозяйственно-производственную жизнь, но и изменила сам характер их труда.

18 июля 1914 г., с объявлением всеобщей мобилизации, в России был установлен особый порядок управления путями сообщения, изложенный в «Положении о полевом управлении войск в военное время». Российская власть не посчитала необходимым переводить всю железнодорожную сеть на военное положение, разделив ее на два района:

1) дороги Западного района (фронтовые) – линии, лежавшие к западу и югу от проведенной демаркационной линии (около 21 тыс. верст или 33 % протяженности железных дорог страны), на которых стали действовать законы военного времени и которые, соответственно, перешли в ведение военно-полевого управления;

2) дороги Восточного района (тыловые) – линии, лежавшие к востоку от демаркационной линии (67 % железных дорог страны), оставшиеся в непосредственном распоряже-

нии Управления железных дорог МПС, располагавшегося в Петрограде.²⁴

Таким образом, управление железными дорогами, оказавшееся во фронтовой зоне, с объявлением войны было выведено из ведения МПС и подчинено начальнику Военных сообщений, входившему со своим управлением в состав Штаба Верховного Главнокомандующего. На остальной территории России применялись законы мирного времени и работала прежняя администрация.

В сеть фронта вошло 18,6 тыс. верст казенных дорог (Александровская, Закавказская, Варшаво-Венская, Ковель-Владимир-Волынская, Либаво-Роменская, Полесские, Привислинские, Северо-Западные, Риги-Орловская, Юго-Западные, части Екатеринбургской и Южной) и около 2,4 тыс. верст частных линий (Московско-Виндаво-Рыбинская, Первого Общества подъездных путей, местные подъездные пути). Иными словами, территория театра военных действий включала в себя обширные пространства к западу по линии Петроград–Смоленск и далее от р. Днепр.²⁵ Всего в зону боевых действий вошло 59 % казенных и 12,5 % частных дорог Европейской России.²⁶

Коренное изменение порядка эксплуатации железнодорожного транспорта отразилось и на кадровой политике МПС и местных управлений железных дорог, поскольку влияние военного ведомства распространялось на тыловой район — начальнику Военных сообщений при Штабе Верховного Главнокомандующего предоставлялось право требовать от МПС через Управление Генерального штаба все необходимые для путей сообщения средства из «внутренних областей Империи»,²⁷ включая людские резервы.

В соответствии со ст. 234 и 251 «Положения о полевом управлении войск в военное время», созданный при Штабе Верховного главнокомандующего Отдел путей сообщения и лично начальник данного отдела обладали значительными полномочиями в отношении

²⁴ См.: Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Пг., 1916. Ч. 2: Первое полугодие 1915 года. С. 7.

²⁵ См.: Головин Н. Н. Военные усилия России в мировой войне. Париж, 1939. Т. 1. С. 110.

²⁶ См.: Шмуккер М. М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913–1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны). М., 1923. С. 47.

²⁷ Пути сообщения на театре войны. 1914–1918 гг. М., 1919. Ч. 1: Краткий отчет Управления путей сообщения при Штабе Верховного главнокомандующего. С. 9.

²³ РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 994. Л. 121.

личного состава МПС.²⁸ Во-первых, с момента объявления мобилизации и включения той или иной дороги в Западный район любые перемещения, определения на службу или увольнения ее служащих могли производиться только с согласия начальника Отдела путей сообщения. Во-вторых, в случае признания начальником Отдела путей сообщения деятельности тех или иных служащих не соответствующей условиям военного времени начальник дороги должен был заменить их другими лицами, командировав последних при необходимости из состава центральных учреждений МПС и с дорог Восточного района.

18 сентября 1915 г. взамен старого было утверждено новое положение — «Положение о Главном Управлении военных сообщений», в соответствии с которым указанные выше властные полномочия Отдела путей сообщения в полной мере перешли к созданному при Штабе Верховного главнокомандующего Управлению путей сообщения и его начальнику (п. 5 § 31 и § 50).²⁹ Резюмируя, можно утверждать: в годы войны высшим органам МПС была отведена подчиненно-исполнительная роль, тогда как вся распорядительная власть и инициатива были переданы в руки Военного министерства.

Мобилизация, объявленная в первые дни войны, увела на фронт множество рабочих и служащих железных дорог, которым не было своевременно предоставлено отсрочки. Кроме того, согласно мобилизационному плану и ввиду усилившегося движения на линиях, железнодорожные кадры были перераспределены с целью усиления штата дорог Западного района. К середине 1915 г. с дорог Восточного района на фронтовые линии было командировано 9 613 чел., затем еще 13 568 чел. — итого свыше 23 тыс. старших, младших и низших железнодорожных служащих,³⁰ в подавляющем большинстве мужчин.

В этой связи логично предположить, что с первых месяцев войны для женщин открылись широкие возможности для трудоустройства на железных дорогах, однако это не так. Лишь поражения на фронте в первой половине 1915 г., повлекшие за собой значительные потери в кадровой армии, и начавшийся массовый призыв

новобранцев и ратников ополчения на военную службу заставили руководителей железных дорог с большим энтузиазмом, чем прежде, отнестись к перспективе найма женщин.

Всего в 1915 г. в войска поступил 1 млн 485 тыс. ополченцев 1-го разряда. По их выбытию из строя военное ведомство было вынуждено приступить и к призыву ратников ополчения 2-го разряда. Согласно законодательству, эти люди вообще не должны были направляться на фронт, а могли быть использованы только в тылу, но необходимость восполнения потерь в действующей армии вынудила верховную власть отказаться от данных принципов.³¹ Первый призыв ратников ополчения 2-го разряда (среди которых не было лиц, когда-либо служивших в армии, но зато много находившихся на действительной железнодорожной службе) прошел 5 сентября 1915 г., а уже в октябре Управлением железных дорог МПС, по соглашению с Военным ведомством, было издано циркулярное распоряжение о прекращении приема на службу ратников ополчения 2-го разряда младших возрастов.³² Всего до конца 1915 г. войска получили 1 млн 325 тыс. ополченцев 2-го разряда. Однако и эти резервы быстро иссякали. Уже в мае 1916 г. Главное управление Генерального штаба, желая привлечь в ряды армии как можно больше людей, обратилось в Управление железных дорог МПС с ходатайством «о преподании Начальникам, Управляющим и Заведующим подъездными путями указаний» о постепенной замене нижних чинов запаса и ратников ополчения, состоявших в должностях, не требовавших специальной подготовки, на женщин и военных инвалидов.³³ Именно массовые призывы в армию нижних чинов запаса и ратников ополчения вкупе с действиями властей на железных дорогах театра военных действий вынуждали МПС менять свою кадровую политику.

Когда в июне 1915 г. объявили о предстоящем осеннем призыве, МПС было вынуждено расширить пределы и сферы применения женского труда. Управление железных дорог МПС выпустило временный циркуляр № 19533/10492/424 от 28/31 июля 1915 г., преамбула которого лишь подтверждает сказанное выше: «Не вынуждаемое до сего времени особыми обстоятельствами жизни, при наличии достаточного

²⁸ См.: Там же. С. 90–92.

²⁹ См.: Приказы Начальника Штаба верховного главнокомандующего за 1915 год. 6 сентября — 1 декабря. Пг., 1915. С. 141, 143.

³⁰ См.: Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну... С. 23.

³¹ См.: Оськин М. В. Государственное ополчение в период первой мировой войны // Вопросы истории. 2013. № 6. С. 149.

³² См.: РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1898. Л. 42.

³³ См.: ЦГА Москвы. Ф. 414. Оп. 2. Д. 2328. Л. 74–74об.

количества рабочих рук, более широкое применение женского труда на железных дорогах, встречало, по-видимому, в глазах местной администрации некоторое стеснение, в виду отсутствия прямых на сей предмет распоряжений со стороны Управления железных дорог». ³⁴ Временный циркуляр разрешил управлениям дорог допускать «лиц женского пола» до различных работ в мастерских, участках тяги, материальных складах и т. д. — к работам, которые «отвечали физическим силам и природе женщин». Циркуляр примечателен тем, что породил собой целый сонм аналогичных ведомственных распоряжений (выход которых в основном пришелся на 1916 г.), последовательно расширявших сферу приложения труда женщин, в том числе постепенно ослаблявших процентные нормы при их найме на службу. Циркуляр способствовал также большему вниманию самого МПС и местных управлений дорог к статистическому учету женской трудовой силы. Впрочем, развернутой статистики по всем подведомственным МПС линиям за 1915–1916 гг. нам обнаружить не удалось, поэтому проследить динамику можно лишь на примере отдельных магистралей. Так, на Рязанско-Уральской дороге — одной из крупнейших отечественных частных железных дорог, отнесенных в год войны к дорогам тыла, абсолютное количество железнодорожниц возросло с 1913 по 1917 гг. на 622 чел. (табл. 2) вслед за общим ростом численности персонала.

Резкое временное увеличение численности железнодорожниц во второй половине 1915 г. (до 11,9 %) объясняется изданием приказа управляющего дорогой Т. И. Акоронко (приказ № 225 от 2 октября 1915 г.), отменившим прежний циркуляр 1908 г., не допускавший женщин к тяжелым работам на Рязанско-Уральской дороге. ³⁵

В соответствии же с обобщенными данными за 1915 г., собранными Отделом статистики и картографии МПС, на железных дорогах империи числилось 520 535 штатных железнодорожников (служащих и рабочих), из них женщин — 44 365 чел. (8,5 %). Мастеровых и рабочих мастерских, получавших содержание по поденному или сдельному расчету, насчитывалось 335 804 чел., из них женщин — 11 277 чел. (3,4 %). Лиц, временно приглашенных для исполнения каких-либо

работ по поденному или сдельному расчету, насчитывалось 54 928 чел., из них женщин — 3 407 чел. (6,2 %). Итого 911 267 чел., в том числе женщин — 59 049 чел. (6,5 %). ³⁶

Как видим, в 1915 г. усредненный показатель процентного отношения женщин к общей численности штатного персонала железных дорог оставался примерно на том же уровне, что и в 1913 г., тогда как полученное итоговое число (6,5 %) не может быть признано точным, поскольку Отдел статистики и картографии МПС не располагал сведениями о численности женщин среди служащих и рабочих от подрядчиков (86 544 чел.), данные по которым не вошли в общую статистику. Наконец, несмотря на неоднократные запросы, сведения по Алтайской, Баскунчакской, Ейской дорогам и от подъездных путей Вольмарского, Кувшиновского, Новозыбковского, Первого Общества и Стародубского так и не были получены центральными органами МПС.

Значительно более полными сведениями мы располагаем по данным за осень 1916 — весну 1917 г., особенно по дорогам театра военных действий (табл. 3).

Как можно увидеть из данных табл. 3, абсолютная численность железнодорожниц на железных дорогах полевого управления возросла с октября 1916 по февраль 1917 г. на 3 768 чел. Схожую картину мы наблюдаем и на многих дорогах тыла (табл. 4). К примеру, рост абсолютной численности женщин, находившихся на железнодорожной службе, демонстрируют данные Николаевской дороги. На 1 октября 1916 г. на ней трудилось 3 024 женщины, ³⁷ а к 1 февраля 1917 г. на службе находилось уже 4 828 железнодорожниц ³⁸ (+ 1 804 чел. за 4 мес.).

Сравнивая данные по 10 дорогам, перешедшим в ведение военно-полевого управления (см. табл. 3), с данными по 11 дорогам, ³⁹ находившимся в ведении МПС (см. табл. 4), нетрудно заметить общую тенденцию: абсолютная численность железнодорожниц росла на всех линиях. Однако есть и различие: процентная доля женщин к общему числу железнодорожников на дорогах фронта была несколько выше. Это объясняется принятым зимой 1915 г. военными властями кардинальным решением. На совещании представителей

³⁴ ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 17.

³⁵ См.: Вестник Рязанско-Уральской железной дороги. Часть официальная. 1915. № 37. С. 504.

³⁶ См.: РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 37. Л. 18–18об.

³⁷ См.: ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 1. Д. 1597. Л. 105.

³⁸ См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4381. Л. 54–54об.

³⁹ Для удобства сравнения данные по Омской и Томской дорогам за 1917 г. объединены.

Таблица 2

ГЕНДЕРНЫЙ СОСТАВ ПЕРСОНАЛА РЯЗАНСКО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ*

Год	Мужчин, чел.	Женщин, чел.	Всего, чел.	Женщин от общей численности персонала, %
1913	23 815	2 468	26 283	9,4
1914	24 805	2 494	27 299	9,1
1915	26 764	3 613	30 377	11,9
1916	26 464	2 846	29 310	9,7
1917	–	3 090	–	–

* Сост. по: РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1879. Л. 64–74; Ф. 229. Оп. 4. Д. 244. Л. 38–48; Ф. 273. Оп. 1. Д. 4262. Л. 90–100; Ф. 229. Оп. 4. Д. 242. Л. 87–97; Ф. 273. Оп. 1. Д. 4381. Л. 65–68.

Таблица 3

ГЕНДЕРНЫЙ СОСТАВ ПЕРСОНАЛА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЗАПАДНОГО РАЙОНА*

Железная дорога (-и)	К 1 октября 1916 г.				К 1 марта 1917 г.				Изменения в численности женщин, чел.
	Мужчин, чел.	Женщин, чел.	Всего, чел.	Женщин от общей численности персонала, %	Мужчин, чел.	Женщин, чел.	Всего, чел.	Женщин от общей численности персонала, %	
Александровская	18 772	2 034	20 806	9,8	22 176	2 439	24 615	9,9	+ 405
Московско-Виндаво-Рыбинская (Петроградская сеть)	11 388	1 690	13 078	12,9	14 150	1 970	16 120	12,2	+ 280
Московско-Виндаво-Рыбинская (Московская сеть)	7 341	1 230	8 571	14,4	8 720	1 427	10 147	14,1	+ 197
Галицийские	9 432	125	9 557	1,3	11 879	285	12 164	2,3	+ 160
Либаво-Роменская	15 154	1 766	16 920	10,4	17 362	1 928	19 290	10,0	+ 162
Полесские	10 647	1 828	12 475	14,7	12 797	1 877	14 674	12,8	+ 49
Подольская	3 895	306	4 201	7,3	5 100	449	5 549	8,1	+ 143
Риго-Орловская	22 650	3 131	25 781	12,1	25 466	4 115	29 581	13,9	+ 984
Северо-Западные	30 020	3 802	33 822	11,2	34 231	3 841	38 072	10,1	+ 39
Юго-Западные	57 756	5 855	63 611	9,2	65 156	7 204	72 360	10,0	+ 1 349
Всего	187 055	21 767	208 822	10,4	217 037	25 535	242 572	10,5	+ 3 768

* Подсчитано по: РГВИА. Ф. 2004. Оп. 3. Д. 114. Л. 1, 7.

службы движения, состоявшемся 5–6 декабря 1915 г. в Ставке Верховного главнокомандующего, было установлено (с разрешения главного начальника Военных сообщений), что «в пределах дорог Полевого Управления прием на службу женщин допущен... вне всякой процентной нормы».⁴⁰ Иными словами, военные власти к 1916 г. «развязали руки» управлениям дорог фронта в вопросе найма женщин, тогда как управления и правления дорог тыла по-прежнему сковывались действовавшими гендерными барьерами в виде процентных норм. Тем не менее в условиях острой

нехватки кадров МПС не могло строго придерживаться буквы циркуляров и в 1916–1917 гг. постоянно ослабляло собственные же довоенные ограничения на прием женщин.

Имеющиеся сведения позволяют заключить, что в совокупности на 43 железных дорогах России по состоянию на январь–апрель 1917 г. трудилось 82 113 женщин.⁴¹ По отдельным видам деятельности женщины стали занимать самые разнообразные и, казалось бы, совсем недоступные для них должности с точки зрения приложения физических сил. Помимо боль-

⁴⁰ ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 123. Л. 9.

⁴¹ Подсчитано по: РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 3956. Л. 300–305; Ф. 273. Оп. 1. Д. 4381. Л. 2–109.

Таблица 4

ГЕНДЕРНЫЙ СОСТАВ ПЕРСОНАЛА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВОСТОЧНОГО РАЙОНА*

Железная дорога	К 1 января 1915 г.				1917 г. (январь–апрель)		Изменения в численности женщин (1914 г. / 1917 г.)
	Мужчин, чел.	Женщин, чел.	Всего, чел.	Женщин от общей численности персонала, %	Мужчин, чел.	Женщин, чел.	
Богословская	587	61	648	9,4	нет данных	134	+ 73
Екатерининская	30 643	2 627	33 270	7,9		7 599	+ 4 972
Московско-Киево-Воронежская	16 355	1 834	18 189	10,1		5 541	+ 3 707
Сибирская (Омская)	21 880	1 356	23 236	5,8		1 862	+ 2 377
Сибирская (Томская)						1 871	
Токманская	321	50	371	13,5		70	+ 20
Самаро-Златоустовская	13 443	1 218	14 661	8,3		1 798	+ 580
Ферганская	273	28	301	9,3		79	+ 51
Южные	29 618	2 803	32 421	8,6		3 940	+ 1 137
Средне-Азиатская	11 260	615	11 875	5,2		828	+ 213
Пермская	11 508	927	12 435	7,5		5 802	+ 4 875
Всего	135 888	11 519	147 407	7,8		29 524	+ 18 005

* Сост. по: РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 244. Л. 1–198; Ф. 229. Оп. 4. Д. 1879. Л. 78–86; Ф. 273. Оп. 1. Д. 3956. Л. 300–305; Ф. 273. Оп. 1. Д. 4381. Л. 1–109.

шого количества женщин-сцепщиков, пломбировщиков, весовщиков, почти на всех дорогах появились женщины, работавшие на токарных, болторезных, сверлильных, деревообделочных станках, слесари и другие мастерские центральных железнодорожных депо. Встречались женщины-кочегары (Киево-Воронежская, Троицкая и Московско-Курская дороги) и даже багажные грузчики (Московско-Курская дорога).⁴²

Итак, несмотря на то, что тенденция к неуклонному росту численности работавших на железнодорожных линиях женщин наблюдалась и в довоенный период, именно Первая мировая война значительно усилила данный курс.

Железные дороги, затронутые мобилизацией, потерявшие часть своего служебного персонала, активно расширяли сферу применения женского труда. Объективными факторами к этому служили также повышение уровня образования и квалификации женщин и невысокие расценки оплаты их труда. Хотя война и не привела к коренному пересмотру традиционных представлений о гендерных ролях и полноценному гендерному равенству на российских железных дорогах, практика свидетельствовала: женщины оказались не просто полезны на железнодорожной службе, но достаточно успешно заменяли призванных на фронт мужчин.

Vladimir A. Serdiuk

Candidate of Historical Science, Omsk State Transport University; Saint Petersburg State University (Russia, Omsk; Saint Petersburg)

E-mail: a.serdyuk@mail.ru

**DYNAMICS OF THE NUMBER OF FEMALE RAILWAY WORKERS
OF THE RUSSIAN EMPIRE DURING THE FIRST WORLD WAR**

The article shows the dynamics of the number of women working on the Russian Empire's railways during the First World War. The article provides comparative statistics on the number, percentage and positions occupied by women on the railways before the war (1913) and on the front-line and home front railways during the war (1914–1917), based on the analysis of records of civil and

⁴² См.: Женский труд на железных дорогах // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1916. № 32–33. С. 11.

military authorities. The author has established that the initial phase of changes in the personnel policy of the Ministry of Railways and local railway administrations in favour of recruiting more women to railway service dates back to the second half of 1915. The changes in personnel policy were primarily due to the mobilisation of reserve soldiers, many of whom had previously worked on the railways. Initially seen by the Ministry of Railways as a temporary and forced measure, the trend of replacing the men who had gone to the front by women gained momentum in 1916, as a result of which the scope of women's work in the railway industry was constantly expanding. The article draws a conclusion about the all-Russian trend of gradual expansion of the sphere of women's labour on the railways, demonstrates the growth of the absolute number of female railway workers, which was conditioned by the needs of military and civil authorities during the First World War.

Keywords: *Russian Empire, First World War, railways, female railway workers, female labour*

REFERENCES

- Bochanova G. A. [To the Question of the Number and Composition of Employees of the Siberian Railway on the Eve of the First World War]. *Bakhrushinskiye chteniya*. 1971 [Bakhrushin Readings. 1971]. Novosibirsk: NGU Publ., 1971, iss. 2, pp. 102–113. (in Russ.).
- Bukin B. [Railways in the World War and Their Immediate Tasks in Preparing the Country for Defense]. *Voyna i revolyutsiya* [War and Revolution], 1926, no. 3, pp. 100–118. (in Russ.).
- Golovin N. N. *Voyennyye usiliya Rossii v mirovoy voynе* [Military efforts of Russia in the World War]. Paris: T-vo ob'yedinennykh izdateley Publ., 1939, vol. 1. (in Russ.).
- Heywood A. Women Workers in Wartime Tsarist Russia, 1914–17: Hiring Policy in the Railroad Industry. *Women and Gender in Russia's Great War and Revolution 1914–22*. Bloomington, IN: Slavica Publishers, 2022, pp. 17–52. (in English).
- Khobta A. V. [Women in Railway Transport: From “Intelligent” Labour to Vocational Education]. *Vul'fov A. B. Istoriya zheleznykh dorog Rossiyskoy imperii: vse-taki stroit!* [Vulfov A. B. History of railways of the Russian Empire: To Build, After All!]. Moscow: Ripol klassik Publ., 2016, pp. 551–556. (in Russ.).
- Kulikov V. The Hundred Largest Employers in the Russian Empire, circa 1913. *Business History Review*, 2017, vol. 91, iss. 4, pp. 735–765. DOI: 10.1017/S0007680517001362 (in English).
- Lilina Z. I. *Soldaty tyla: (Zhenskiy trud vo vremya i posle voyny)* [Soldiers of the Rear: (Women's Work during and after the War)]. Petrograd: Izd-vo Petrogradskogo Sov. Rab. i Krasn.-Arm. Dep. Publ., 1918. (in Russ.).
- Mints L. E. [Statistics of the Number and Composition of the Labour Force in Railway Transport in Russia]. *Ocherki po istorii statistiki SSSR* [Essays on the History of Statistics of the USSR]. Moscow: Gosstatizdat Publ., 1960, pp. 116–130. (in Russ.).
- Mironchuk V. D. [Number and Composition of the Catherine's Railway (1900–1914)]. *Rabochiy klass Pridnestrov'ya. Formirovaniye, traditsii, sotsial'nyy oblik* [Working Class of Transnistria. Formation, Traditions, Social Appearance]. Dnepropetrovsk: DGU Publ., 1989, pp. 98–103. (in Russ.).
- Oskin M. V. [State Militia during the First World War]. *Voprosy istorii* [Issues of History], 2013, no. 6, pp. 142–152. (in Russ.).
- Rashin A. G. *Formirovaniye rabochego klassa Rossii: istoriko-ekonomicheskiye ocherki* [Formation of the Working Class in Russia: Historical and Economic Essays]. Moscow: Sotsekgiz Publ., 1958. (in Russ.).
- Rossiya v gody Pervoy mirovoy voyny: ekonomicheskoye polozheniye, sotsial'nyye protsessy, politicheskiy krizis* [Russia during the First World War: Economic Situation, Social Processes, Political Crisis]. Moscow: Politicheskaya entsiklopediya Publ., 2014. (in Russ.).
- Ryazanova A. *Zhenskiy trud. 2-ye izd.* [Women's work. 2nd ed.]. Moscow; Leningrad: Mosk. rabochiy Publ., 1926. (in Russ.).
- Shmukker M. M. *Ocherki finansov i ekonomiki zheleznodorozhnogo transporta Rossii za 1913–1922 gody: (V svyazi s obshchimi ekonomicheskimi yavleniyami zhizni strany)* [Essays on the Finance and Economics of Russian Railway Transport for 1913–1922: (In Connection with the General Economic Phenomena of the Country's Life)]. Moscow: Transpechat' NKPS Publ., 1923. (in Russ.).
- Sidorov A. L. *Ekonomicheskoye polozheniye Rossii v gody pervoy mirovoy voyny* [The Economic Situation in Russia during the First World War]. Moscow: Nauka Publ., 1973. (in Russ.).
- Zemerov B. I. [Dynamics of the Number and Professional Structure of Railway Workers in Siberia during the Period of Imperialism]. *Rabochiye Sibiri v period imperializma. Iz istorii Sibiri* [Workers of Siberia during the Period of Imperialism. From the History of Siberia]. Tomsk: izd-vo TGU Publ., 1974, iss. 14, pp. 24–40. (in Russ.).

Для цитирования: Сердюк В. А. Динамика численности железнодорожниц Российской Империи в годы Первой мировой войны // Уральский исторический вестник. 2023. № 2 (79). С. 77–86. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-77-86.

For citation: Serdiuk V. A. Dynamics of the Number of Female Railway Workers of the Russian Empire during the First World War // Ural Historical Journal, 2023, no. 2(79), pp. 77–86. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-77-86.