

Сердюк Владимир Александрович

**ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (НА ПРИМЕРЕ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)**

В статье анализируется динамика численности женщин-работниц на железных дорогах Сибири в конце XIX – начале XX в. С этой целью приведены статистические данные о количестве, процентном соотношении, должностях, которые занимали женщины. Делается вывод об общероссийской тенденции (сибирской, в частности) постепенного расширения сферы применения женского труда, увеличения количественного состава женщин-служащих, что обуславливалось потребностями железнодорожной отрасли.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2017/7/49.html](http://www.gramota.net/materials/3/2017/7/49.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2017. № 7(81) С. 179-181. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2017/7/](http://www.gramota.net/materials/3/2017/7/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

УДК 94(47).083; 396.5

### Исторические науки и археология

*В статье анализируется динамика численности женщин-работниц на железных дорогах Сибири в конце XIX – начале XX в. С этой целью приведены статистические данные о количестве, процентном соотношении, должностях, которые занимали женщины. Делается вывод об общероссийской тенденции (сибирской, в частности) постепенного расширения сферы применения женского труда, увеличения количественного состава женщин-служащих, что обуславливалось потребностями железнодорожной отрасли.*

*Ключевые слова и фразы:* железнодорожный транспорт; женщины; женский труд; Сибирь; Сибирская железная дорога.

**Сердюк Владимир Александрович**, к.и.н.

*Омский государственный университет путей сообщения*

*a.serdyuk@mail.ru*

## ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (НА ПРИМЕРЕ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

*Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 17-01-00037 «“Забывтый персонал”»: женский труд на железных дорогах Российской империи (вторая половина XIX века – 1917 г.)».*

Служба на железных дорогах дореволюционного периода традиционно ассоциируется с трудом многих поколений мужчин, считаясь сугубо мужской сферой деятельности. Между тем, женщины внесли в развитие железнодорожной отрасли весомый, к сожалению, во многом «забытый», вклад, наглядным примером чему служит история функционирования железных дорог Сибири. Несмотря на наличие трудов, посвященных источникам формирования и социальному составу сибирских железнодорожников (В. Ф. Борзунов, Д. В. Залужная, Б. И. Земеров и др.), «женский вопрос» до сих пор остается практически не затронутым исследователями. В настоящей работе мы остановимся на отдельном его аспекте – динамике численности женщин, трудившихся на Сибирской железной дороге.

Железнодорожные коллективы к востоку от Урала стали формироваться с начала строительства в 1891 г. Великого Сибирского пути (в иностранных источниках – Транссиба). В это время под «Сибирской дорогой» неофициально понималась его западная часть, существовавшая в виде двух отдельных дорог: Западно-Сибирской, простиравшейся от Челябинска до р. Оби (1329 верст), и Средне-Сибирской – от р. Оби до Иркутска (1805 верст) [5, с. 1-3]. Официально «Сибирская железная дорога» возникла в результате их слияния 1 января 1900 г., просуществовав вплоть до 1 января 1915 г., когда восточный участок (Новониколаевск – Иркутск) был переименован в Томскую железную дорогу, а западный (Челябинск – Новониколаевск) отошел к Омской железной дороге [7, с. 14].

Гигантская стройка требовала мускульной силы, поэтому на первых порах женский труд был мало востребован. Тем не менее, еще до включения в прямое сообщение Западно-Сибирской железной дороги с сетью дорог Европейской России (15 октября 1896 г.) Управление по сооружению Сибирской железной дороги активно использовало женщин на канцелярских должностях. 18 ноября 1895 г. указанное Управление, ссылаясь на собственный «опыт последних лет», уведомило канцелярию Министра путей сообщения (МПС) о том, что «лица женского пола вполне пригодны для канцелярских занятий по счетной и письменной частям», признав возможным и полезным допущение женщин к службе в качестве переписчиц, журналистов (специалистов по ведению специального журнала) и счетоводов [9, д. 376, л. 42]. Поскольку Сибирскую железную дорогу возводили в период с 1892 по 1899 гг., это позволяет предположить, что женщин стали принимать на службу с самого начала строительства магистрали.

Количество железнодорожниц в первые годы было небольшим. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. зафиксировала наличие 7959 сибирских железнодорожников, включая 155 женщин (1,9% от общего количества) [13, с. 8]. О том же свидетельствует статистика служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс. Первые пенсионные данные о сибирских железнодорожниках датируются 1896 г., однако только в 1898 г. их разделили по гендерному признаку: на Западно-Сибирской дороге насчитывалось 183 женщины из 3943 участников касс (4,6%), на Средне-Сибирской – 213 из 3313 (6,4%) [6, 1901, с. 52]. Объединив данные, получаем, что участниками пенсионной кассы Сибирской дороги в 1898 г. являлись 396 женщин из 7256 чел. (5,4%). По процентной доле женщин в общем количестве персонала она занимала 17 место из 21 казенной (без учета Управления казенных железных дорог России), опережая лишь Баскунчанскую (1,9%), Закавказскую (4,9%), Закаспийскую (4%) и Николаевскую (3,3%) дороги [Там же, с. 52-53]. Данный факт не вызывает удивления, если учитывать отдаленность Сибири от культурных центров страны, суровый климат, высокие цены на предметы первой необходимости, бытовую неустроенность. При отсутствии на первых порах собственных железнодорожных кадров все это отпугивало потенциальных служащих из Европейской России, в том числе квалифицированный женский персонал, от перехода на службу в Сибирь. Тем не менее, количество занятых на службе женщин постепенно увеличивалось, что отображено в Таблице.

Таблица.

**Гендерное соотношение работников Сибирской железной дороги (1896-1914 гг.)**

[2, с. 1012-1013; 3, с. 288; 5, с. 37; 6, 1899, с. 25, 1901, с. 52, 1902, с. 64, 1903, с. 64, 1904, с. 65, 1905, с. 65, 1906, с. 65, 1907, с. 66, 1913, с. 68, 1914, с. 68, 1915, с. 68, 1916, с. 68; 10, д. 242, л. 145 об., д. 1879, л. 85 об.; 11, вып. 53, с. 10-11, вып. 57, с. 10-11, вып. 61, с. 19-20, вып. 65, с. 20-21, вып. 69, с. 20-21, вып. 93, с. 10-11, вып. 106, с. 10-11, вып. 113, с. 10-11, вып. 122, с. 10-11, вып. 129, с. 10-11, вып. 141, с. 18-19; 12, с. 13]

Год	Название дороги	Участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс				Общее распределение работников дороги по полу			Общее число работников дороги (в скобках – число постоянных работников без учета поденных и временных)
		мужчин	женщин	доля женщин (%)	общее число участников касс	мужчин	женщин	доля женщин (%)	
1896	Западно-Сибирская	-	-	-	2407	-	-	-	4917
	Средне-Сибирская	-	-	-	1224	-	-	-	
1897	Западно-Сибирская	-	-	-	3269	-	-	-	7041
	Средне-Сибирская	-	-	-	1735	-	-	-	
1898	Западно-Сибирская	3760	183	4,6	3943	-	-	-	15569
	Средне-Сибирская	3100	213	6,4	3313	-	-	-	
1899	Западно-Сибирская	4359	215	4,7	4574	-	-	-	9130
	Средне-Сибирская	4401	331	7	4732	-	-	-	12790
1900	СИБИРСКАЯ	9794	568	5,5	10362	-	-	-	24623
1901		11376	610	5,1	11986	-	-	-	33014
1902		12690	746	5,6	13436	-	-	-	35561
1903		13772	825	5,7	14597	-	-	-	41351
1904		16651	910	5,2	17561	-	-	-	57919
1905		-	1150	5,5	-	-	-	-	57881
1906		-	-	-	-	-	-	-	57350
1907		-	-	-	-	-	-	-	46104
1908		-	661	-	-	-	-	-	47737
1909		-	-	-	-	-	-	-	43955
1910		19414	951	4,7	20365	-	-	-	38868
1911		20578	1125	5,1	21703	-	-	-	43466
1912		21287	1263	5,6	22550	-	-	-	47596
1913	Омская	-	-	-	-	2042	170	8,3	2982 (2212)
	Сибирская	21135	1308	5,8	22443	22493	1353	5,6	42997 (23846)
1914	Омская	-	-	-	-	-	-	-	-
	Сибирская	-	-	-	-	21880	1356	5,8	-(23236)

Как видно из Таблицы, вплоть до 1913 г. личный состав дорог в статистических сборниках МПС не разделялся по гендерному признаку. До этого сбор подобных сведений осуществлялся местными органами пенсионных касс, данные которых охватывали лишь постоянных служащих и рабочих той или иной дороги. В соответствии с Положением о Пенсионной кассе служащих на казенных железных дорогах от 3 июня 1894 г., обязательными членами кассы являлись служащие и рабочие обоюбого пола, находящиеся на постоянной службе (то есть имеющие постоянные годовые оклады содержания), за исключением: работников старше 60 лет, участников эмеритальных касс, лиц, приглашенных на срок до одного года [4, с. 7, 20]. Лица, временно приглашенные для выполнения работ по поденному или сдельному расчету (для текущих работ по ремонту и содержанию пути и зданий, на работу по пропуску весенних вод и др., требовавших значительных физических усилий), также не являлись участниками касс и, следовательно, в пенсионную статистику не попадали, но учитывались в статистических сборниках МПС. Поэтому, так как женщины среди поденных рабочих были представлены слабо, следует признать, что приведенные показатели удельного веса женского труда на железных дорогах несколько завышены, поскольку не учитывают огромного количества временных работников. Все это объективно затрудняет точный подсчет количества женщин, трудившихся на дореволюционных железных дорогах России. В качестве примера приведем данные за 1898 г.: в общей

сложности на Западно-Сибирской и Средне-Сибирской линиях трудилось 15569 чел., из которых постоянными числились 8061 чел., временными – 1838 чел., поденными – 5670 чел. [11, вып. 61, с. 19-20]. В то же время участниками пенсионных касс являлись лишь 7256 чел., что на 805 чел. меньше фактического количества постоянных работников. Числились ли женщины среди не учтенных пенсионной статистикой 805 чел., и сколько их могло быть среди поденных и временных работников – ответить на данный вопрос не представляется возможным.

Еще одним затруднением является отсутствие официальной статистики пенсионной кассы Сибирской железной дороги в период с 1905 по 1909 гг. На фоне Первой российской революции в октябре 1905 г. в здании Управления дороги, расположенном в Томске, вспыхнул пожар, и вплоть до 1910 г. Управление делами пенсионной кассы не получало материалов о сибирских участниках пенсионной кассы [6, 1908, с. 1]. Приведенная в Таблице статистика за этот период (*выделена курсивом*) почерпнута из периодической печати и с трудом подлежит верификации.

Обращает на себя внимание численное уменьшение количества женщин к 1908 г. – в условиях Первой российской революции в 1906 г. Управление казенных железных дорог России сократило их прием на службу. Со временем, несмотря на ограничения по приему в отдельные службы, совокупное количество женщин вновь стало расти вслед за увеличением общего числа железнодорожников.

К 1 января 1914 г. из 453425 железнодорожников России, учтенных пенсионной статистикой, 39426 чел. являлись женщинами (8,7%) [Там же, 1916, с. 64]. Общее же количество отечественных железнодорожников в 1913 г. составляло 815502 чел. [1, с. 94]. В этот год часть персонала Сибирской железной дороги перешла на образовавшуюся Омскую дорогу, что нашло свое отражение в общей статистике, но не в пенсионной.

По обобщенным данным, за период с 1 января 1904 г. по 1 января 1914 г. женщины составляли около 9% от общего числа участников пенсионных касс российских железных дорог [8, с. 249]. Этот усредненный показатель являлся достаточно устойчивым в исследуемый период, превосходя показатели Сибирской железной дороги.

Таким образом, на примере Сибири мы видим, как с конца XIX века росла абсолютная численность железнодорожниц. Эту тенденцию прервала Первая российская революция, но уже к 1910-1911 гг. их количество восстановилось, а затем превзошло дореволюционные показатели. Объективными причинами к тому служили повышение уровня образования и квалификации женщин, недостаток в рабочей силе и невысокие расценки оплаты их труда. Небывалая по своим масштабам Первая мировая война лишь усилила эту тенденцию. В 1915 г. Сибирская железная дорога прекратила свое существование, разделившись на Томскую и Омскую дороги, которые, ввиду объявленной мобилизации, активно расширяли сферу применения женского труда.

#### Список источников

1. Беспалов Н. Г., Елисеева И. И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. СПб.: Нестор-история, 2008. 226 с.
2. Ведомость числа и содержания служащих и рабочих на казенных железных дорогах в 1912 г. // Пути сообщения России. 1913. № X. С. 1007-1015.
3. Женщины на службе Сибирской жел. дороги // Железнодорожное дело. 1908. № 46.
4. Леонтович С. П. Пенсионная касса служащих на казенных железных дорогах в России (1894-1913 гг.). М.: Ж.-д. газ. «Семафор», 1913. 96 с.
5. Орлов М. Н. Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. Томск: Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1912. 167 с.
6. Отчет Пенсионной кассы служащих на казенных железных дорогах за 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916 гг. Пг., 1896-1916. Ч. 2.
7. Развитие сети железных дорог // Пути сообщения. 1915. № I. С. 14-23.
8. Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России: ист.-экон. очерки. М.: Соцэкгиз, 1958. 623 с.
9. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 229. Оп. 3.
10. РГИА. Ф. 229. Оп. 4.
11. Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. М-ва путей сообщ., 1898. Вып. 53; 1899. Вып. 57; 1900. Вып. 61; 1901. Вып. 65; 1902. Вып. 69; 1909. Вып. 93; 1911. Вып. 106; 1912. Вып. 113; 1913. Вып. 122; 1914. Вып. 129; 1916. Вып. 141. Табл. XII.
12. Хроника // Железнодорожник. 1905. № 114.
13. Численность и состав рабочих в России на основании данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.: т. 1-2. СПб.: Паровая типо-лит. Н. Л. Ныркина, 1906. Т. 1. Табл. II.

#### DYNAMICS OF RAILWAY WOMEN NUMBERS IN THE RUSSIAN EMPIRE (BY THE EXAMPLE OF THE SIBERIAN RAILWAY)

Serdyuk Vladimir Aleksandrovich, Ph. D. in History  
Omsk State Transport University  
a.serdyuk@mail.ru

In the article dynamics of the numbers of female workers at the railways of Siberia at the end of the XIX – the beginning of the XX century is analyzed. For this purpose, statistical data on the number, percentage, positions occupied by women are provided. The conclusion about the all-Russian tendency (Siberian, in particular) to gradually expand the scope of application of female labor, to increase the number of female employees, which was conditioned by the needs of the railway industry, is drawn.

*Key words and phrases:* railway transport; women; female labor; Siberia; Siberian railway.