



УДК 94(470.325):656.2
DOI 10.18413/2687-0967-2020-47-3-598-606

«Всё управление движением в руках женщин...»: к истории феминизации службы движения белгородского отделения Южной железной дороги НКПС СССР (1920-е – 1940-е гг.) (по материалам первичных партийных организаций)*

Е.Н. Меньшикова, К.В. Козлов

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,
Россия, 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85
E-mail: menshikova@bsu.edu.ru, kozlov@bsu.edu.ru

Аннотация. В статье на основе документов первичных партийных организаций железнодорожников воссоздается история процесса феминизации службы движения Белгородского отделения Южной железной дороги НКПС СССР в 1920-е – 1940-е гг. Охарактеризованы исторические обстоятельства вовлечения женщин в сферу железнодорожного транспорта в послереволюционный период. Описаны условия и сферы профессиональной деятельности железнодорожниц в 1920-е гг., занятых в основном в «обслуживающем» сегменте службы движения. Выявлены факторы приобретения женщинами в 1930–1940-е гг. «командных» железнодорожных профессий (поездных диспетчеров (ДНЦ), начальников станции (ДС), дежурных по станции (ДСП)), главными из которых являлись повышение уровня образования населения страны в целом и женщин конкретно, а также Великая Отечественная война.

Ключевые слова: женская история, женщины-железнодорожницы, феминизация, Белгородское отделение ЮЖД, служба управления движением поездов, 1920–1940-е годы.

Для цитирования: Меньшикова Е.Н., Козлов К.В. 2020. «Всё управление движением в руках женщин...»: к истории феминизации службы движения белгородского отделения Южной железной дороги НКПС СССР (1920-е – 1940-е гг.) (по материалам первичных партийных организаций). *Via in tempore. История. Политология*, 47 (3): 598–606. DOI 10.18413/2687-0967-2020-47-3-598-606.

«All traffic control in women' hands...»: to the issue of feminization of the traffic service of Belgorod branch of the Southern railway of people's commissariat for lines of communications of the USSR in 1920s – 1940s (based on materials of primary party organizations)

Evgeniya N. Menshikova, Konstantin V. Kozlov

Belgorod State University,
85 Pobeda St., Belgorod, 308015, Russia
E-mail: menshikova@bsu.edu.ru, kozlov@bsu.edu.ru

Abstract. On the basis of documents of the primary party organizations of railway workers the article reconstructs the history of the process of feminization (in quantitative and qualitative measurement) of the traffic service of the Belgorod branch of the Southern Railway of the People's Commissariat for Lines of Communications of USSR in 1920s – 1940s. The historical circumstances of women's involvement in the railway transport in the post-revolutionary period are characterized. The conditions and spheres of professional activity of railway workers in the 1920s, employed mainly in the «service» segment of the

* Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 19-09-00359/20.



traffic service, are described. The railway attracted women with high wages, social benefits: free travel on trains, getting official housing, fuel, uniforms. The factors (the main of which were raising the level of education of the country's population as a whole and women specifically, as well as the Great Patriotic War) of women's acquisition of motor railway professions like train dispatchers, station chiefs, station attendants in the 1930–1940s, are revealed.

Keywords: women's history, women railway workers, feminization, Belgorod branch of the South Railway, train control service, 1920–1940s.

For citation: Menshikova E.N., Kozlov K.V. 2020. «All traffic control in women's hands...»: to the issue of feminization of the traffic service of Belgorod branch of the Southern railway of people's commissariat for lines of communications of the USSR in 1920s – 1940s (based on materials of primary party organizations). *Via in tempore. History and political science*, 47 (3): 598–606 (in Russian). DOI 10.18413/2687-0967-2020-47-3-598-606.

Статья подготовлена на основе исследования документов первичных организаций ВКП(б) Белгородского отделения Южной железной дороги (ЮЖД) 1920–1940-х гг. Источники сосредоточены в трех фондах Государственного архива новейшей истории Белгородской области (ГАНИБО, г. Белгород): в фонде 706 «Транспортная ячейка ВКП(б) и партколлектива Белгородского железнодорожного узла» (документы 1920-х гг.), в фонде 180 «Первичная партийная организация службы движения станции Белгород» (документы 1930–1940-х гг.), в фонде 995 «Политотдел Белгородского отделения Южной железной дороги» (документы 1930-х гг.). Заявленную проблему помогают раскрыть разнообразные по своему содержанию документы: личные дела кандидатов и членов партии; жалобы железнодорожниц по поводу нарушения их трудовых прав, а также жалобы на своих мужей из-за физического насилия, пьянства, супружеских измен последних; списки членов и кандидатов ВКП(б); персональные дела коммунистов; протоколы открытых и закрытых партсобраний, собраний работников транспорта и жен рабочих и служащих.

Разумеется, не все железнодорожницы-«движенцы» состояли в рядах ВКП(б) или ВЛКСМ в 1920–1940-е гг., но в партийных документах отразились сведения о деятельности Белгородского отделения в целом (в годовых отчетах работы отделения, содержащих и общую характеристику кадрового потенциала; в личных листках по учету кадров; в списках работников (и отдельно – в списках начальников и дежурных по станции) и приказах по личному составу службы движения; в списках работников отделения с указанием взысканий, поощрений, компрометирующих материалов). Анализ привлеченных источников позволил историко-антропологически (сквозь призму исследования судеб конкретных персоналий железнодорожниц) составить представление о сложной истории вовлечения женщин в службу движения поездов.

В целом исследовательская проблема вовлечения женщин в сферу управления движения поездов, рассматривается современной исторической наукой сквозь призму концепции «женского лидерства» [Levinson, 1997; Heywood, 1999; Walsh, 2002; Duffy, 2003; Wojtczak, 2004, 2005; Roth, 2008; Alegre, 2011; Alegre, Poniatowska, 2013; Piere, 2014; Hochard, 2016; Longo, eds., 2017; Kumar, 2018; Major, 2018; Polino, 2018; Reeves, 2018]. Для отечественной науки проблема феминизации «командной» сферы железнодорожного транспорта в 1920-е – 1940-е гг. актуальна в связи с динамичным развитием таких направлений, как гендерная и женская история, а также «новая рабочая история». Исследование исторического опыта профессиональной деятельности железнодорожниц-«движенцев» и построения ими новой модели гендерного равенства (опыта уникального: характер работы железнодорожниц побуждал их действовать в повседневной служебной деятельности, а вне службы – в семье и внешней коммуникации нетипично для женского стиля поведения в его традиционном понимании) важно для полноценного понимания социальной истории Советской России.



Методологическая база исследования основывается на положениях теории гендерной идентичности, позволившей реконструировать структуру гендерной идентичности женщин-железнодорожниц и описать два вектора ее трансформации в сторону гендерного равенства: профессиональный, связанный с влиянием экстремальных условий труда на формирование личностных качеств и необходимости демонстрировать мужские модели поведения для успешного решения производственных задач; экономический, связанный с тем, что профессиональная деятельность железнодорожниц позволяла им на паритетных началах принимать участие в материальном обеспечении семьи или даже вносить большой вклад.

Метод исторической биографики был использован для получения количественных данных (выявление персоналий женщин-«движенцев») и качественных характеристик в процессе реконструкции «life history» женщин-железнодорожниц.

Железнодорожницы Белгородского отделения ЮЖД в 1920-е гг.

В 1920-е гг. (особенно в первой половине этого десятилетия) служба движения Белгородского отделения ЮЖД в кадровом отношении продолжала оставаться преимущественно андроцентричной – ключевые профессии «движенцев» занимали мужчины¹²⁵. На 1 июня 1925 г. штатных, временных и поденных служащих отделения было 1 361 человек, из них женщин – около 5 %¹²⁶. Они занимались в основном неквалифицированной работой (чернорабочие, трубогрейки, обтирщицы вагонов, уборщицы, кухарки, сторожихи, помощницы буфетчиков, поденные и сезонные работницы)¹²⁷. Уровень их образования в официальных документах указывался как «низшее», либо они вообще были неграмотны¹²⁸. Женщины привлекались также для работы в качестве конторщиц и телеграфисток.

Вместе с тем советская экономическая реальность 1920-х гг. диктовала новую тенденцию максимального вовлечения женщин в общественное производство. Отвечая на этот вызов времени, руководством Белгородского отделения при партийной ячейке Белгородского транспортного узла был создан «женотдел», официальной задачей которого было трудовое раскрепощение женщин, их политическое и общекультурное просвещение. Проводившиеся в 1920-е гг. собрания работниц транспорта и жен рабочих и служащих насчитывали в разные годы от 120 до 150 человек¹²⁹.

Судя по протоколам делегатских собраний женщин, направления политического и культурного воспитания железнодорожниц или жен железнодорожников в 1920-е гг. были разнообразны. Это проблемы охраны материнства и детства («предупреждения беременности как меры борьбы с абортами») («Можно ли предупредить беременность спринцеванием? Как объяснить природу гермафродитизма? Можно ли принимать против беременности дрожжи? Почему бывает внематочная беременность? Можно ли забеременеть во время менструации?») ¹³⁰ с организацией экскурсии в январе 1926 г. в Белгородский дом матери и ребенка¹³¹); охраны женского труда¹³²; общего политического и экономического раскрепощения советской женщины¹³³ («Почему женщина является тормозом в некоторых моментах работы? Должен ли и каким образом мужчина участвовать в раскрепощении женщин? Каким путем можно подойти

¹²⁵ Государственный архив новейшей истории Белгородской области (далее ГАНИБО). Ф. 706. Оп. 1. Д. 12.

¹²⁶ ГАНИБО. Ф. 706. Оп. 1. Д. 22. Л. 93; ГАНИБО. Ф. 706. Оп. 1. Д. 12. ЛЛ. 11–43.

¹²⁷ ГАНИБО. Ф. 995. Оп. 1. Д. 3. ЛЛ. 60, 73, 79, 81 об., 88, 90, 94; ГАНИБО. Ф. 995. Оп. 1. Д. 35. ЛЛ. 3, 4, 24.

¹²⁸ ГАНИБО. Ф. 706. Оп. 1. Д. 12. Л. 24.

¹²⁹ Там же. Оп. 1. Д. 40

¹³⁰ Там же. ЛЛ. 23–24.

¹³¹ Там же. Л. 31.

¹³² Там же. Л. 8.

¹³³ Там же. Л. 4.

практически к раскрепощению женщины? Получила ли женщина, кроме политической свободы, полное раскрепощение? Может ли женщина освободиться от домашней кабалы, если не будет политической грамоты?» и т. п.); истории Коммунистической партии¹³⁴; истории международного женского движения («Что такое феминистское и суфражистское движение?») ¹³⁵; истории организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии¹³⁶; внешнеполитической ситуации («Придется ли СССР воевать? Какое состояние военных сил в капиталистических странах?») ¹³⁷; и др.

Особое внимание женотдел уделял работе с сезонными работницами, регулярно привлекаемыми для снегоборьбы, земляным работам во время капитальных ремонтов железнодорожного полотна, для работ в отделенческом подсобном хозяйстве и др. Перед женотделом в 1920-е гг. в отношении этих женщин ставились задачи «проведения систематической воспитательно-массовой работы среди сезонниц»¹³⁸; «умственного развития поденных женщин через всякого рода собеседования, чтения газет вне служебных часов»¹³⁹; «налаживания точного учета батрачек, 100 % охвата батрачек трудовыми договорами, втягивания их в работу культкомиссий, батрачковых и общественных организаций»¹⁴⁰. Вместе с этим на собраниях женотдела говорилось о необходимости улучшения быта «сезонниц»: создания условий для получения медицинской помощи, оборудования общежития, выдачи спецодежды и улучшения питания¹⁴¹.

Надо полагать, все же главной целью работы железнодорожного женотдела была подготовка женщин к вступлению в ряды Коммунистической партии. Успехи работы женотдела в этом направлении в первой половине 1920-х гг. были скромны. Так, на 1 марта 1924 г. членов и кандидатов в ряды ВКП(б) ячейки Белгородского узла было 275 человек; из них 12 – женщины (Веревкина Л.А., Иванова А.И., Игнатова Л.В., Леонова Р.И., Красильникова Н.М., Плотникова А.М., Скребцова Е.Е., Сосина Е.С., Хаботкина Н.А., Хаботкина М.А., Соткова Е.Д., Шеметило Е.К., Чениченко Е.Я.)¹⁴².

Так или иначе, широкая просветительская кампания 1920-х гг. среди женщин вскоре принесла свои плоды: 1930-е гг. – это время массового появления в службе движения Белгородского отделения ЮЖД женщин, в том числе стремящихся получить «командные» железнодорожные профессии¹⁴³.

Женщины – «командиры» службы движения в 1930-е гг.

В своем желании заниматься квалифицированными видами профессиональной деятельности на железнодорожном транспорте в 1930-е гг. женщинам порой приходилось сталкиваться с открытыми дискриминационными практиками со стороны части руководителей-мужчин. В железнодорожной среде в конце 1930-х годов привычной реальностью было то, что в семьях железнодорожников, как правило, женщины занимались исключительно домашним хозяйством. Примером служила и семья начальника Белгородского отделения Александра Григорьевича Ракитянского, чья супруга, Александра Семеновна, также официально носила статус домохозяйки (однако имевшая при этом, как и муж, средне-техническое образование, являвшаяся членом партии)¹⁴⁴. Отсюда в сознании железнодорожников-мужчин стремление молодых женщин войти в состав «командиров» службы движения сталкивалось с неприятием этой идеи.

¹³⁴ Там же. Л. 11.

¹³⁵ Там же. Л. 23.

¹³⁶ Там же. Л. 12.

¹³⁷ ГАНИБО. Ф. 706. Оп. 1. Д. 40. Л. 12.

¹³⁸ Там же. Д. 61. Л. 47.

¹³⁹ Там же. Д. 7. Л. 12.

¹⁴⁰ Там же. Д. 61. Л. 43.

¹⁴¹ Там же. Л. 47.

¹⁴² Там же. Д. 12. ЛЛ. 11–43.

¹⁴³ ГАНИБО. Ф. 995. Оп. 1. Д. 10. Л. 31; ГАНИБО. Ф. 995. Оп. 1. Д. 77.

¹⁴⁴ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 26. Л. 11.



Показательной (и драматичной по своим проявлениям) в этой связи выглядит история белгородской железнодорожницы Веры Кайдаловой. В июне 1938 года она обратилась с заявлением в партийный комитет Белгородского отделения с просьбой разобраться в ее «истории» и оказать поддержку в том, чтобы она получила возможность «... своим трудом заработать ... свою трудовую копейку»¹⁴⁵.

В заявлении Вера Кайдалова специально подчеркивала свое социальное происхождение: она была дочерью рабочего железнодорожника – с 1900 г. осмотрщика вагонов. Представляется очевидным, что автор использовала фактор «наследственности» профессии железнодорожников в их семье как, пожалуй, один из последних аргументов в убеждении руководства Белгородского отделения принять ее на работу в службу движения.

По признанию В. Кайдаловой, ее профессиональный путь железнодорожницы начался с обучения на курсах ДСП в Белгородском отделении. Однако, проучившись на них три месяца и два дня (не получив в итоге документального подтверждения окончания обучения и приобретения искомой квалификации), она, как и троих других курсистов, была направлена на работу в учетно-контрольное бюро железнодорожным агентом. Официальным лицом, мотивировавшим В.Л. Кайдалову принять решение об оставлении занятий, был начальник кадров отделения Мелихов. Впоследствии именно с ним она вела борьбу за реализацию своих трудовых прав.

Через три месяца после начала работы В. Кайдалова была уволена по сокращению штатов из-за ликвидации бюро. Ей предложили новую вакансию – стать подменным оператором при ДСП на станции Ржава (за 80 километров от Белгорода). Проработав на этой станции две недели, по выходе в смену прежнего оператора, В. Кайдалова была вынуждена вернуться в Белгород.

Ее обращение к начальнику кадров Белгородского отделения с просьбой о содействии в дальнейшем трудоустройстве натолкнулось на жесткий ответ: «Работы нету»¹⁴⁶. Оказавшись перед реальной перспективой остаться без работы, В.Л. Кайдалова высказала недоумение: «А как же быть? Кто же мне будет платить? Я прошусь взять меня хоть конторщиком, хоть оператором»¹⁴⁷. Отвечая на эти вопросы, Мелихов сначала продемонстрировал нарушение деловой этики общения с подчиненными: «Что Вы от меня хотите? Вы уже нам надоели. Ходите здесь по станции! Мотаетесь! Идите отсюда! А то возьму Вас за рукав и вышвырну в дверь»¹⁴⁸. А потом предложил нестандартный вариант решения проблемы: «Да я заплачу Вам из своего жалования 160 рублей; буду, как алименты платить»¹⁴⁹. Вера Кайдалова призвала его уважать чувство ее человеческого достоинства, упомянув при этом свою причастность к коммунистической партии: «Я партийный человек, так что не повышайте на меня голос! Я Вам не мальчик для битья, и не девочка, чтобы надо мной смеялись и играли на нервах! Мне Ваши деньги не нужны! Определите меня работать, чтобы я не шаталась по вокзалу. Товарищ начальник, я Вашей трудовой копейки не хочу, я хочу своим трудом заработать и получить свою трудовую копейку!»¹⁵⁰.

Вообще, судя по источникам, женщины-«движенцы» 1930-х гг. были полны решимости улучшить работу Белгородского отделения¹⁵¹. Также железнодорожницы не боялись остро критиковать работу своих коллег-мужчин¹⁵². Отчего зачастую слыли «излишне упрямыми и скандальными»¹⁵³, как, например, дежурная по станции Топлинка

¹⁴⁵ Там же. Д. 12. Л. 37.

¹⁴⁶ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 12. Л. 37.

¹⁴⁷ Там же.

¹⁴⁸ Там же. Л. 36.

¹⁴⁹ Там же.

¹⁵⁰ Там же.

¹⁵¹ Там же. Д. 6. Л. 9 об.

¹⁵² Там же.

¹⁵³ ГАНИБО. Ф. 995. Оп. 1. Д. 35. Л. 124.



Е.Ф. Логвиненко (1912 г. р., дочь и жена железнодорожников: муж работал дежурным на той же станции, отец проработал 28 лет кондуктором); при том что в 1935 году она характеризовалась как «стахановка» и была три раза премирована.

В отличие от железнодорожниц 1920-х гг. сотрудницы службы движения Белгородского отделения, работавшие в 1930-е гг., характеризовались более высоким уровнем образования; как правило, они имели неоконченное среднее образование (окончили школу второй ступени, так называемую «семилетку»¹⁵⁴) либо же получили среднее образование¹⁵⁵, в ряде случаев – средне-техническое¹⁵⁶, а также без отрыва от производства – курсы ДСП, поездных диспетчеров. Женщины часто характеризовались руководством, в том числе партийным, «как хорошие работницы, стахановки, хорошие общественницы»¹⁵⁷.

Надо сказать, попадание на железнодорожный транспорт у женщин 1930-х гг. зачастую было сопряжено с нелегким жизненным выбором – первоначально получив другую профессию, затем уйти работать на железную дорогу. Так было, например, в «жизненной стратегии» сотрудницы Белгородского отделения Марии Стефановны Соловейченко, 1911 г. р.¹⁵⁸. Вот как она описывала начало своего профессионального пути: «Окончила семилетку в 1929 г., после чего райком комсомола направил на работу по линии ликвидации неграмотности в с. Красный Хутор Микояновского района (с 1.10.1929 по 1.04.1930). 1.09.1930 поступила учиться в Белгородский педагогический техникум, после его окончания в 1932 г. учительствовала до 1933 г. в селе Беловское Белгородского района. С 1933 по 1937 гг. работала в конторах г. Белгорода. В 1937 г. поступила работать на транспорт в 1-е отделение службы движения...»¹⁵⁹.

По всей видимости, железная дорога в 1930-е гг. как институция привлекала относительно высокими заработками, материальной обеспеченностью (военизированного типа форменная одежда, продуктовые пайки), льготами (бесплатный проезд в поездах, топливо для отопления домов, возможность получения служебного жилья).

Кроме этого, большое влияние на выбор женщинами профессии железнодорожника оказывала семья. В подавляющем большинстве женщины, будущие «движенцы», происходили из семей железнодорожников (их отцы были машинистами¹⁶⁰, главными кондукторами¹⁶¹, стрелочниками, старшими стрелочниками¹⁶², осмотрщиками вагонов¹⁶³). У упомянутой выше М.С. Соловейченко все мужчины в семье были железнодорожниками: отец (более тридцати лет работал главным кондуктором товарных поездов кондукторского резерва станции Белгорода¹⁶⁴), старший брат работал машинистом, а младший – помощником машиниста¹⁶⁵.

Женщины-«движенцы» в годы Великой Отечественной войны

Великая Отечественная война потребовала напряжения сил от всего советского общества, в том числе и от железнодорожников – мужчин и женщин [Железнодорожники..., 1987; История..., 1997]. Главной задачей для них в это время

¹⁵⁴ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 18. Л. 14; ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 14. Л. 82; ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 14. Л. 25; ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 15. ЛЛ. 6–7.

¹⁵⁵ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 26. Л. 3.

¹⁵⁶ Там же. Л. 2.

¹⁵⁷ ГАНИБО. Ф. 706. Оп. 1. Д. 12. ЛЛ. 1–1 об.

¹⁵⁸ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 18. Л. 14.

¹⁵⁹ Там же. Д. 15. ЛЛ. 12–12 об.

¹⁶⁰ Там же. Д. 14. Л. 82.

¹⁶¹ Там же. Л. 25.

¹⁶² Там же. Д. 15. ЛЛ. 6–7.

¹⁶³ Там же. Д. 12. Л. 37.

¹⁶⁴ Там же. Д. 14. Л. 41.

¹⁶⁵ Там же. Д. 1. ЛЛ. 12–12 об.



стало «обеспечение бесперебойного продвижения поездов фронту»¹⁶⁶. В военный период количество женщин-сотрудниц службы управления движения поездов Белгородского отделения существенно увеличилось по сравнению с предыдущими десятилетиями. Так, в 1944 году женщин-«движенцев» было около 53 % от общего числа служащих Белгородского отделения¹⁶⁷; в 1945 – около 60 %¹⁶⁸.

Для железнодорожников военный режим характеризовался изменением их положения – они приобрели статус военнослужащих, а также – из-за нехватки специалистов – переводом на 2–2^{1/2}-сменные дежурства (такой график дежурств означал практически полное отсутствие часов отдыха после ночных смен, каких-либо выходных; он просуществовал все годы войны вплоть до 1946 года, когда перешли на 3^{1/2}-сменные дежурства)¹⁶⁹.

В целом служба движения Белгородского отделения испытывала кадровый «голод» в годы Великой Отечественной войны еще и потому, что «... из числа своих кадров ... передали на освобожденные от фашистских захватчиков дороги – 263 человек ...»¹⁷⁰. Вопрос о быстрой подготовке необходимых отделению специалистов-«движенцев» был одним из первостепенных в этот период. Надо заметить, уровень образования диспетчерского корпуса Белгородского отделения в середине 1940-х гг. характеризовался такими показателями: 14 % диспетчеров имели «низшее» образование (в программе начальной школы), у 43 % было неоконченное среднее образование (в программе семи классов), у 14 % было среднее образование; у 29 % – средне-техническое образование¹⁷¹. Но отсутствие каких-либо ресурсов у руководства отделения улучшить бытовые условия жизни своих подчиненных затрудняло решение этой задачи¹⁷².

Вообще об укреплении трудовой воинской дисциплины среди «командиров» службы движения часто говорилось на партийных собраниях (периодически именно женщин обвиняли в нарушении трудовой дисциплины). Так, 29 января 1946 г. на партийном собрании Белгородского отделения А.Л. Бугаев давал такую характеристику сотрудникам: «Плохо обстоит дело ... в кондукторском резерве, где дисциплина находится на низком уровне. Некоторые из кондукторов, в большинстве которых женщины, не интересуются работой, работают плохо, нарушают Правила Технической Эксплуатации, нормы трудовой дисциплины, у многих имеются попытки уйти с работы. В кондукторском резерве у нас больше женщин, которые ... в основном решают вопросы движения поездов. Здесь участились случаи ухода с транспорта, особенно по приезде мужей с армии»¹⁷³.

Таким образом, рассмотрев исторические источники 1920-х – 1940-х гг. – документы первичных партийных организаций Белгородского отделения ЮЖД НКПС СССР, удалось очертить основные вехи истории феминизации службы движения. По сути, в послереволюционное двадцатилетие постепенно размывалась «маскулинная кастовость» / «андроцентричность» ведущих железнодорожных профессий, сложившаяся в имперское время. С 1920-х гг. по сравнению с 1940-ми гг. изменился характер труда женщин на железнодорожном транспорте. Они прошли путь от подсобных и поденных работниц, уборщиц и другого низкоквалифицированного персонала через конторщиц и телефонисток – к «командным» профессиям: поездным диспетчерам, начальникам станции, дежурным по станции. Количество женщин в службе движения за этот период возросло с 5 до 60 %. И, судя по источникам, несмотря на все сложности профессии и

¹⁶⁶ Там же. Д. 20. Л. 21.

¹⁶⁷ Там же.

¹⁶⁸ Там же. Д. 22. Л. 35.

¹⁶⁹ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 22. ЛЛ. 35–35 об.; ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 24. Л. 2.

¹⁷⁰ ГАНИБО. Ф. 180. Оп. 1. Д. 20. Л. 21.

¹⁷¹ Там же. Д. 26. Л. 12.

¹⁷² Там же. Д. 22. ЛЛ. 35–35 об.

¹⁷³ Там же. Д. 24. Л. 3–4.



реалии сталинского времени (скажем, за ошибку в формировании маршрута поезда или приема поезда на занятый путь грозил арест до 5 суток), они стали вполне конкурентоспособны с мужчинами [Гайдамакин, 2012]. Факторами профессионального выбора и освоения сложных «командных» железнодорожных профессий в 1930–1940-е гг. являлись: «наследственность» профессии (женщины-«движенцы» в подавляющем большинстве были потомственными железнодорожницами); повышение уровня образования женщин, что позволило им трудиться их на должностях, требующих высокой квалификации; и, наконец, форс-мажорные обстоятельства, вызванные началом Великой Отечественной войны.

Список литературы

1. Гайдамакин А.В. 2012. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников и ее реализации в 1917–1930-е гг. Вестник Омского университета, 2: 298–307.
2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., Транспорт, 1987.
3. История железнодорожного транспорта России и Советского союза. Т. 2. СПб., АОТ «Иван Федоров», 1997.
4. Alegre R.F. 2011. Las rieleras: Gender, politics, and power in the Mexican railway movement, 1958–1959. *Journal of Women's History*, 23 (2): 162–186.
5. Alegre R.F., Poniatowska E. 2013. *Railroad radicals in Cold War Mexico: Gender, class, and memory*. Lincoln, University of Nebraska Press, 344.
6. Duffy M.C. 2003. *Electric Railways 1880–1990*. London: The Institution of Engineering and Technology, 452.
7. Heywood A. 1999. *Modernising Lenin's Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways*. New York, Cambridge University Press, 364.
8. Hochard C. 2016. Voices of French railway workers: An oral history, 1930–1950. *Journal of Transport History*, 37 (1): 92–95.
9. Kumar R. 2018. A Study on Issues and Challenges of Women Empowerment in Indian Railways. *International Journal of Trend in Scientific Research and Development*, Volume 2, Issue 5: 649–652.
10. Levinson N.S. 1997. She's been working on the railroad. New York, Lodestar/Dutton, 104.
11. Longo R., Lenta M., Zaldúa G. 2017. Railway women: participation, care strategies and so-rority. *Anuario de investigaciones*, XXIV: 159–168.
12. Major S. 2018. *Female Railway Workers in World War II*. Barnsley, Pen & Sword Transport, 185.
13. Piere G. 2014. Tracking railway histories. *Journal of Transport History*, 35 (2): 242–248.
14. Polino M-N. 2018. Railway workers in Second World War: Towards a reconciliation in historiography? *The Journal of Transport History*, 39 (1): 110–116.
15. Reeves H.J. 2018. An exploration of the «railway family»: 1900–1948. Keele, Keele University, 376.
16. Roth R. 2008. *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. Cornwall: MPG Books Ltd, 323.
17. Walsh M. 2002. Gendering transport history: retrospect and prospect. *Journal of Transport History*, 23 (1): 1–8.
18. Wojtczak H. 2005. *Railwaywomen: exploitation, betrayal and triumph in the workplace*. Hastings, Hastings Press, 375.
19. Wojtczak H. 2004. *Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s – 1990s*. Hastings, The Hastings Press, 192.

References

1. Gajdamakin A.V. 2012. Sociokul'turnye aspekty sovetskoj koncepcii zheleznodorozhnogo transporta: opyt formirovaniya i rol' socsorevnovaniya zheleznodorozhnikov i ee realizacii v 1917–1930-e gg. [Social and Cultural Aspects of the Soviet Concept of Railway Transport: the Experience of the Formation and the Role of Socialist Competition of Railway Workers and Its Implementation in the 1917–1930s]. *Vestnik Omskogo universiteta*, 2: 298–307 (in Russian).



2. Zheleznodorozhniki v Velikoj Otechestvennoj vojne [Railway Workers in Great Patriotic War]. Moscow, Transport, 1987 (in Russian).
3. Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Sojuza [History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union]. Saint Petersburg, AOOT «Ivan Fedorov», 1997 (in Russian).
4. Alegre R.F. 2011. Las rieleras: Gender, politics, and power in the Mexican railway movement, 1958–1959. *Journal of Women's History*, 23 (2): 162–186.
5. Alegre R.F., Poniatowska E. 2013. *Railroad radicals in Cold War Mexico: Gender, class, and memory*. Lincoln, University of Nebraska Press, 344.
6. Duffy M.C. 2003. *Electric Railways 1880–1990*. London: The Institution of Engineering and Technology, 452.
7. Heywood A. 1999. *Modernising Lenin's Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways*. New York, Cambridge University Press, 364.
8. Hochard C. 2016. Voices of French railway workers: An oral history, 1930–1950. *Journal of Transport History*, 37 (1): 92–95.
9. Kumar R. 2018. A Study on Issues and Challenges of Women Empowerment in Indian Railways. *International Journal of Trend in Scientific Research and Development*, Volume 2, Issue 5: 649–652.
10. Levinson N.S. 1997. *She's been working on the railroad*. New York, Lodestar/Dutton, 104.
11. Longo R., Lenta M., Zaldúa G. 2017. Railway women: participation, care strategies and sorority. *Anuario de investigaciones*, XXIV: 159–168.
12. Major S. 2018. *Female Railway Workers in World War II*. Barnsley, Pen & Sword Transport, 185.
13. Piere G. 2014. Tracking railway histories. *Journal of Transport History*, 35 (2): 242–248.
14. Polino M-N. 2018. Railway workers in Second World War: Towards a reconciliation in historiography? *The Journal of Transport History*, 39 (1): 110–116.
15. Reeves H.J. 2018. An exploration of the «railway family»: 1900–1948. *Keele, Keele University*, 376.
16. Roth R. 2008. *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. Cornwall: MPG Books Ltd, 323.
17. Walsh M. 2002. Gendering transport history: retrospect and prospect. *Journal of Transport History*, 23 (1): 1–8.
18. Wojtczak H. 2005. *Railwaywomen: exploitation, betrayal and triumph in the workplace*. Hastings, Hastings Press, 375.
19. Wojtczak H. 2004. *Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s – 1990s*. Hastings, The Hastings Press, 192.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Меньшикова Евгения Николаевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры российской истории и документоведения Педагогического института Белгородского государственного национального исследовательского университета, г. Белгород, Россия

Козлов Константин Викторович, кандидат исторических наук, доцент кафедры российской истории и документоведения Педагогического института Белгородского государственного национального исследовательского университета, г. Белгород, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Evgeniia N. Menshikova, candidate of historical sciences, associate professor of the Department of Russian history and documentation, Pedagogical Institute, Belgorod State University, Belgorod, Russia

Konstantin V. Kozlov, candidate of historical sciences, associate professor of the Department of Russian history and documentation, Pedagogical Institute, Belgorod State University, Belgorod, Russia