

Сердюк Владимир Александрович

ТРУД ЖЕНЩИН НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СИБИРИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена изучению вклада женщин в функционирование железных дорог Сибири во время участия Российской империи в Первой мировой войне. С этой целью приведены статистические данные о количестве, процентном соотношении, должностях, которые занимали женщины в довоенный и военный периоды. Делается вывод об общероссийской тенденции (сибирской, в частности) расширения сферы применения женского труда, увеличения количественного состава женщин-служащих, что обуславливалось потребностями железнодорожной отрасли.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2016/5/50.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2016. № 5(67) С. 190-193. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2016/5/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

«обернись на себя!», «ещё не поздно!», «ты можешь быть духовно выше этого мира!», «человек, изобретая новое, помни о других людях, а не о своём тщеславии!», «нельзя потерять человека в новом, технически более совершенном, мире!». Эти и подобные им сигналы были востребованы в XX в., который принёс нам многочисленные (большие и малые) войны, разделение на военно-политические блоки, балансирование на грани ядерного апокалипсиса. Почти обо всём этом нас предупреждал А. Шопенгауэр. Мировоззренческий потенциал, заложенный в шопенгауэровской системе, востребован и сегодня, когда мир стоит перед новой технологической революцией. И, возможно, он будет востребован в обозримом будущем, если мы не предадим забвению указующее требование А. Шопенгауэра о человекообразном измерении научно-технического прогресса.

Список литературы

1. **Алексеева В. А.** Духовно-нравственные и философские основания становления социальной сплочённости в современной России // Альманах современной науки и образования. Тамбов: Грамота, 2015. № 4 (94). С. 12-15.
2. **Барбаков А. А.** Гуманизм и гуманность // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25): в 2-х ч. Ч. II. С. 44-46.
3. **Григорян Т. В.** Проблема гуманности трансгуманизма // Альманах современной науки и образования. Тамбов: Грамота, 2015. № 4 (94). С. 69-71.
4. **Сыров В. Н.** Расцвет и закат европейской философии истории (от Бэкона к Шпенглеру): монография. Томск: НПТ «Курсив», 1997. 387 с.
5. **Фишер К.** Артур Шопенгауэр. СПб.: Лань, 1999. 608 с.
6. **Шопенгауэр А.** Афоризмы житейской мудрости // Шопенгауэр А. Свобода воли и нравственность. М.: Республика, 1992. С. 259-420.
7. **Шопенгауэр А.** Конкурсное сочинение на тему о свободе воли // Шопенгауэр А. Свобода воли и нравственность. М.: Республика, 1992. С. 45-122.
8. **Шопенгауэр А.** Конкурсное сочинение об основе морали // Шопенгауэр А. Свобода воли и нравственность. М.: Республика, 1992. С. 125-258.
9. **Шопенгауэр А.** О воле в природе. Мир как воля и представление: в 2-х т. М.: Наука, 1993. Т. 2. 671 с.
10. **Шопенгауэр А.** О четвероюгом корне... Мир как воля и представление. Критика кантовской философии: в 2-х т. М.: Наука, 1993. Т. 1. 672 с.

HUMANISTIC ASPECTS OF A. SCHOPENHAUER'S PHILOSOPHY

Sergeev Viktor Konstantinovich

National Research Tomsk Polytechnic University

vksergeev@tpu.ru

The article is devoted to revealing the humanistic context of A. Schopenhauer's philosophy. A general review of the German philosopher's doctrine is given. Special attention is paid to its ethical aspect. The worldview sources of non-classical humanism are analyzed. The significance of A. Schopenhauer's philosophical system in the formation of the non-classical anthropocentric worldview paradigm is specified. The statement on the influence of the humanistic guidelines of the founder of the philosophy of life on the following development of contemporary philosophy and science is substantiated.

Key words and phrases: World Will; man; society; com-passion; humanism; transhumanism; human rights.

УДК 94(47)"1914/19"

Исторические науки и археология

Статья посвящена изучению вклада женщин в функционирование железных дорог Сибири во время участия Российской империи в Первой мировой войне. С этой целью приведены статистические данные о количестве, процентном соотношении, должностях, которые занимали женщины в довоенный и военный периоды. Делается вывод об общероссийской тенденции (сибирской, в частности) расширения сферы применения женского труда, увеличения количественного состава женщин-служащих, что обуславливалось потребностями железнодорожной отрасли.

Ключевые слова и фразы: женщины; железная дорога; Министерство путей сообщения; Первая мировая война; Сибирь.

Сердюк Владимир Александрович, к.и.н.

Омский государственный университет путей сообщения

a.serdyuk@mail.ru

ТРУД ЖЕНЩИН НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СИБИРИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Изучение женского вклада в работу отечественной дореволюционной железнодорожной отрасли по сей день остается малоизученной темой, ограничиваясь лишь отрывочными сведениями [2, с. 121-122, 172; 5; 10].

Поэтому актуальнее становятся исследования, посвященные истории «женского вопроса» на железных дорогах России и, в частности, Сибири. В нашей работе мы рассмотрим данный вопрос на примере функционирования сибирских железных дорог в годы Первой мировой войны: Сибирской железной дороги, а с 1 января 1915 г. – Омской и Томской железных дорог, ставших *самостоятельными* административно-территориальными единицами при ликвидации Сибирской железной дороги [11, с. 136].

По данным на 1 ноября 1913 г., общее число постоянных работников Сибирской железной дороги составляло 23 846 чел., из них женщин – 1 353 чел. (5,7%) [6, с. 154]. Указанная информация включает сведения и по Омской железной дороге, выделившейся к тому времени из состава Сибирской и эксплуатируемой с октября 1913 г. [Там же, отд. II, с. 17]. Всего же к 1 ноября 1913 г. из учтенного 493 291 постоянного работника железнодорожного транспорта Российской империи, количество женщин, трудившихся на дорогах общего и местного значения, составляло 42 706 чел. (8,7%) [Там же, с. 154]. Такое соотношение являлось устойчивым в предвоенные годы: за период с 1 января 1904 г. по 1 января 1914 г. около 9% от общего числа участников пенсионных касс российских железных дорог составляли женщины [8, с. 249]. Даже с учетом того, что данные пенсионных касс охватывали только постоянных работников (исключая поденных и временных), в количественном и в процентном отношении женщин на отечественных дорогах до Первой мировой войны трудилось больше, чем, к примеру, у союзницы России по «Антанте» – Британской империи. Персонал британских железнодорожных компаний к 31 декабря 1913 г. составлял 643 тыс. чел., из них женщин к июлю 1914 г. – 13 046 чел. (2,03%) [12, р. 38], занимавших самые разнообразные должности.

Уже через три года количество женщин на российских железных дорогах превысит 80 тыс. чел. Чем был вызван столь стремительный рост, как проходил процесс привлечения женщин на железнодорожную службу? Этим вопросам посвящено настоящее исследование.

К 1914 г. прием женщин на железнодорожную службу в России стал повседневной практикой, хотя в ограниченном количестве и не на все должности. В данной сфере привычно доминировал мужской труд, а доля женского была невелика ввиду предельных норм, установленных Министерством путей сообщения (МПС) на прием женщин. Длительное время действовал циркуляр Управления железных дорог России (УЖДР) от 15 апреля 1906 г. № 16127-87-2042, в соответствии с которым количество женщин, принимаемых в конторы управлений, служб и отделов дорог, а также в конторы отдельных частей на линиях, не должно было превышать 10% от общего числа служащих в данных конторах. Исключение было сделано для службы сборов и отделений статистики, где количество принимаемых женщин ограничивалось 15% [9, д. 1127, л. 26 об.].

В довоенные годы женщины принимались на службу в основном в письменные, хозяйственные, врачебные, учебные, счетные отделы и конторы дорог на должности, не требующие значительных физических сил, что, однако, не означало легкости возложенных на них обязанностей. Труд женщин нашел применение на должностях телеграфисток, конторщиков, переписчиков, младших счетоводов, билетных кассиров, чертежников, журналистов, фельдшер и акушерок, барьерных сторожих, горничных при дамских уборных и прочее [1, с. 93-94].

Наблюдавшееся постепенное расширение областей применения женского труда на железных дорогах обуславливалось наличием позитивного практического опыта в этой сфере. Так, в 1912 г. при обсуждении возможности увеличения количества женщин на российских железных дорогах комиссия под председательством товарища (заместителя) министра путей сообщения П. Н. Думитрашко обратилась к начальникам дорог с предложением высказать свои соображения на данный счет. Последние, указывая «на трезвость, толковость и деловитость женщин» [7, с. 286], выступили за дальнейшее расширение практики привлечения их к работе на железных дорогах. В то же время многие начальники дорог указывали на физическую слабость женщин, делающую их непригодными для должностей станционных весовщиков, кассиров III класса, «на нервность, доходящую часто до истеричности, делающую совместную службу женщин с мужчинами в особенно бойких службах тяжелой» [Там же]. Тем не менее, перед Первой мировой войной наблюдался рост количества женщин среди железнодорожного персонала дорог. Этому способствовала также относительная дешевизна женской рабочей силы в сравнении с мужской.

Начавшаяся война многократно усилит этот процесс: женщины станут массово заменять ушедших на фронт мужчин, в том числе в профессиях, связанных с тяжелым физическим трудом. Хотя первоначально МПС заняло выжидательную позицию. В ноябре 1914 г. в ответ на просьбу начальника Северо-Западных железных дорог Ф. М. Валуева увеличить нормы приема женщин на службу до 25%, министр путей сообщения С. В. Рухлов приказал УЖДР принять его просьбу к сведению на случай, если подобные ходатайства поступят с других дорог [9, д. 2256, л. 2 об.]. Ф. М. Валуев мотивировал свое обращение возникшими затруднениями с привлечением к конторской службе мужчин, имевших среднее образование, тогда как женщины с тем же уровнем образования «весьма охотно» поступали на вакантные места при существовавших должностных окладах [Там же, л. 76].

Аналогичные ходатайства других начальников дорог не заставили себя ждать. 17 мая 1915 г. начальник Омской железной дороги Л. Н. Любимов сообщил в УЖДР, что призыв новобранцев 1914 г. и 1915 г. лишил дорогу работников в центральном правлении и конторах, участка тяги и главных мастерских, попросив разрешения на временное занятие вакантных мест женщинами до 20% от общего количества конторских служащих [Там же, л. 5]. Разрешение было получено с оговоркой: «На время военных действий» [Там же, л. 41, 48].

Поступление в УЖДР просьб о приеме на службу женщин, имевших лишь низшее, а то и домашнее образование, приобрело постоянный характер, что нарушало правила от 15 апреля 1906 г., требовавшие наличия у кандидатов среднего образования. В зависимости от обстоятельств мотивами просьб могли служить:

а) долголетняя служба на железной дороге родственников кандидатки на должность, на иждивении у которых она состояла; б) «крайняя ограниченность материальных средств семьи» служащего железной дороги; в) потеря (смерть) кормильца – служащего железной дороги; г) недостаток женщин, имевших среднее образование, на отдаленных дорогах [Там же, л. 6 – 6 об.]. Как правило, Министр путей сообщения удовлетворял подобные ходатайства, позволяя отступить от существовавших правил. Отметив сей факт, УЖДР, озабоченное уровнем подготовки персонала линий, в мае 1915 г. предложило начальникам казенных дорог установить для женщин, не имевших среднего образования и желавших поступить на службу, испытания для выявления их общей грамотности («достигнутого развития способностей»), определяемого на основании письменной работы по определенной теме (циркуляр от 20 мая 1915 г. № 12683-143-3468) [Там же, л. 6 об.]. Результаты испытаний вместе с мотивировкой приема на службу таких кандидаток начальники стали отправлять в УЖДР, последнее, в свою очередь, оформляло доклад на имя Министра путей сообщения по поводу каждого подобного ходатайства. Таким образом, окончательное решение оставалось за министром.

Указанная схема была не обременительной до тех пор, пока количество просьб о приеме женщин на службу оставалось небольшим. Однако к весне 1915 г. значительно возросло число ходатайств, поступающих от начальников казенных, управляющих и директоров частных железных дорог, вынудило УЖДР провести среди них опрос о желательной цифре процентной нормы приема женщин (циркуляр от 6 июня 1915 г. № 1049-301-1117-319) [Там же, л. 76 об.], а затем издать подписанный министром путей сообщения С. В. Рухловым приказ от 28/31 июля 1915 г. «О применении женского труда при работах на железных дорогах». В нем, в частности, утверждалось, что «до настоящего времени (*то есть к лету 1915 г. – В. С.*) женский труд имеет весьма ограниченное применение. Кроме конторских занятий, женщины допускаются к занятиям при охране пути, при очистке пассажирских вагонов, стирке чехлов и белья, при обойных и т.п. работах. Не вынуждаемые... особыми обстоятельствами жизни, при наличии достаточного 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» [Там же, л. 45]. Теперь такое распоряжение поступило, и женщины стали допускаться «к... работам в мастерских, участках, материальных складах и вообще таким работам, которые отвечают физическим силам и природе женщины» [3, д. 62, л. 14]. Приказ распространялся на здоровых и работоспособных женщин из состава семей служащих, ушедших на фронт или вернувшихся с войны неспособными к продолжению трудовой деятельности.

Приказ объявлялся временным для выяснения степени целесообразности применения женского труда в указанных рамках. С целью установления в дальнейшем точных правил по приему женщин на службу УЖДР предложило начальникам дорог представить результаты собственных наблюдений к февралю 1916 г. в виде рапортов [9, д. 2256, л. 45 об.].

Начальник Омской железной дороги Л. Н. Любимов в своем рапорте предложил увеличить долю женщин до 20% от общего количества конторских служащих для работы в центральном Управлении, контор участков тяги, мастерских и для контор участков и отделений службы пути. Свою позицию он аргументировал «отсутствием подходящих кадров на месте ввиду недостатка кандидатов среди мужчин» [Там же, л. 95-96]. 12 февраля 1916 г. начальник Томской железной дороги С. М. Богашев направил в УЖДР доклад о применении женского труда на подведомственные ему линии, где, в частности, отмечал: «в последние полтора года (*т.е. с середины 1914 г. – В. С.*) ввиду ощущаемого некоторого недостатка мужчин, женский неинтеллигентный труд применялся... в довольно значительных размерах при всякого рода работах, где не требуется большой силы и специальной подготовки» [3, д. 62, л. 52]. Женщины стали допускаться по службам пути и материальной к текущему ремонту пути, развозке балласта, очистке кюветов, оправки бровок, дезинфекции путей, засыпки шпал, на садовых работах, ремонте зданий и т.п. [Там же, л. 52 об.]. По службе тяги, помимо занятия должностей конторщиков, сторожих дежурных комнат, контор и депо, поломоек и станционных чистильщиц, обойщиков, водоливов, поварих при дежурных комнатах паровозных бригад, чернорабочих в депо [Там же, л. 59], женщины стали привлекаться к очистным работам в поездах. В целом, учитывая положительный опыт применения женского труда, С. М. Богашев предложил министерству и дальше придерживаться политики приема женщин на службу, причем передать решение данного вопроса на «усмотрение начальника дороги в зависимости от обстоятельств времени и имеющихся кандидатов», мотивируя позитивное отношение к женскому труду «испытанной в течение многих лет большой пригодности женщин к конторской службе» [9, д. 2256, л. 100 – 100 об.].

Подобные взгляды разделялись многими представителями руководящего состава железных дорог [3, д. 62, л. 24, 28; 4, д. 1, л. 100], свидетельствуя о продуктивности женского труда, аккуратности и исполнительности женщин. Указывая на затруднительность поиска подходящих кандидатов на конторские должности среди мужчин в условиях войны, начальники дорог в целом ходатайствовали об увеличении нормы приема женщин от 15 до 50% [9, д. 2256, л. 76 об.]. В этом их поддержало УЖДР, в январе 1916 г. предложившее министру путей сообщения А. Ф. Трепову предоставить начальникам дорог право принимать на службу женщин по своему усмотрению в пределах утроенной нормы против существовавшей по правилам 1906 г. [Там же, л. 77]. Министр, приняв во внимание мотивированные соображения большинства начальников железных дорог, циркуляром от 20 января 1916 г. № 3113/790/32 разрешил увеличить на время войны установленную 15 апреля 1906 г. норму: в конторы Управлений дорог, служб и отделов, в конторы отдельных частей на линиях – до 25% от общего числа служащих в данной конторе, в службу сборов и отделений статистики – до 35%,

допуская в отношении требования образовательного ценза (обязательное наличие диплома о среднем образовании) исключений в порядке и случаях, установленных циркуляром от 20 мая 1915 г. [Там же, л. 78]. При этом министр заметил, что *в случае необходимости* начальники дорог могут самостоятельно увеличивать указанную норму.

Стремясь укомплектовать штаты служащих железных дорог, ослабленные мобилизацией и увеличивающимся грузовым движением, УЖДР предприняло шаги по перемещению имевшихся мужских рук на должности, требовавшие по своим условиям исключительно мужчин, заменив их женщинами. Для этого 15 апреля 1916 г. был выпущен циркуляр № 610/6463/124/12656, в котором сообщалось о согласии министра путей сообщения А. Ф. Трепова предоставить женщинам, отвечающим условиям приема на службу, право занимать следующие должности: 1) дежурных по станции на боковые линии с небольшим движением (не выше IV класса) и на разъездах; 2) всех категорий кассиров и их помощников; 3) товарных и багажных весовщиков; 4) кондукторов пассажирских и пригородных поездов; 5) проводников спальных вагонов; 6) истопников вагонов, чистильщиков, уборщиков; 7) стрелочников на боковых линиях с небольшим движением за исключением деповских и узловых станций; 8) сторожей станционных и других; 9) отметчиков вагонов, маркировщиков, пломбирщиков; 10) мастеровых в центральных и деповских мастерских; 11) привратников, осмотровиков вагонов, водоливов, кладовщиков и стрелочников на деповских и узловых станциях [Там же, д. 3956, л. 244].

Таким образом, небывалая по грандиозности война изменила привычный уклад общественной жизни. Железные дороги России, затронутые мобилизацией, потеряв часть своего служебного персонала, активно расширяли сферу применения женского труда. Имеющиеся сведения позволяют заключить, что на 45 железных дорогах России к апрелю 1917 г. числилось 82 113 женщин (посчитано по: [Там же, д. 3956, л. 300-305, д. 4381, л. 2-109]). К 1 февраля 1917 г. на Томской железной дороге служила 1871 женщина (включая 304 конторщицы, 4 билетно-багажных кассира, 604 сторожихи, 117 рабочих) [Там же, д. 4381, л. 92-95]. Немного меньше было и на Омской железной дороге – к 1 марта 1917 г. на ней трудились 1862 женщины (включая 1 стрелочника тракционных путей, 4 поездных кондуктора, 278 чернорабочих по службе тяги, 1 старшего телеграфиста, 103 учительницы общеобразовательных предметов, 5 библиотекарей и 1 помощника библиотекаря, 276 конторщиц, 4 билетных и багажных кассира, 466 переездных сторожих) [Там же, д. 3956, л. 300 – 300 об.].

Итого, в сравнении с 1913 г., количество женщин на двух сибирских дорогах к 1917 г. возросло до 3733 чел., то есть почти в 3 раза. Указанные цифры – наглядное доказательство полезности женщин на железнодорожном поприще, успешно исполнявшим свой долг в годы Первой мировой войны.

Список литературы

1. **Верховской Н. П.** Железнодорожная неразбериха. Terra incognita. Мысли практика по поводу беглых заметок «Не-техника». СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1911. 231 с.
2. **Вульф А. Б.** Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. 452 с.
3. **Государственный архив Томской области (ГАТО).** Ф. 215. Оп. 2.
4. **Государственный исторический архив Омской области (ГИАОО).** Ф. 200. Оп. 1.
5. **Дьячков В. Л.** Русские железнодорожницы XX в.: сравнительный профессионально-демографический облик (тезисы по материалам женских анкет) // Железные дороги и процессы социальной модернизации России в середине XIX – начале XX в.: сб. мат. международной науч. конф. Тамбов: Изд-во ТГУ, 2009. С. 199-204.
6. **Железнодорожный транспорт в 1913 г.:** стат. материалы / под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. М.: Бюро правлений ж. д. «Транспечать», 1925. 322 с.
7. **По России** // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1912. № 43.
8. **Рашин А. Г.** Формирование рабочего класса России: ист.-экон. очерки. М.: Соцэкгиз, 1958. 623 с.
9. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 273. Оп. 1.
10. **Федотов А.** Доля ты русская, долушка женская [Электронный ресурс]. URL: <http://old-kursk.ru/events/fe130625.html> (дата обращения: 24.03.2016).
11. **Энциклопедия города Омска:** в 3-х т. / под ред. Г. А. Павлова, Л. В. Новоселовой, С. Г. Сизова. Омск: Изд. дом «ЛЕО», 2009. Т. 1. Омск: от прошлого к настоящему (период с 1716-го по 2008 год). 918 с.
12. **Wojtczak H.** Railwaywomen: Exploitation, Betrayal, and Triumph in the Workplace. Hastings: Hastings Press, 2005. 375 p.

WOMEN'S LABOUR AT THE RAILROADS OF SIBERIA IN THE FIRST WORLD WAR PERIOD

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

The article is devoted to studying women's contribution into the functioning of the railroads of Siberia during the Russian Empire's participation in the First World War. The author provides statistical data on the amount, percentage, employments of women in the pre-war and war periods. The paper concludes on the All-Russian (in particular, Siberian) tendency for broadening the women's labour sphere, increasing the amount of female employees, which was conditioned by the demands of the railroad industry.

Key words and phrases: women; railway; Ministry of Railways; The First World War; Siberia.