

*Е. Н. Меньшикова*

## **Формирование особой гендерной идентичности советских женщин — железнодорожниц в конце 1960–1980-х годах**

В центре внимания настоящей статьи — сотрудницы службы управления движением поездов Белгородского отделения Южной железной дороги МПС СССР: поездные диспетчеры, дежурные по станции, операторы при дежурном по станции, — ключевые фигуры на железнодорожном транспорте. Эти женщины, ничем в традиционном смысле не знаменитые, «многие» в терминологии исторической антропологии<sup>1</sup>, редко оказываются в фокусе внимания исторической науки<sup>2</sup>. На самом деле в годы своей работы они демонстрировали уникальный опыт построения новой модели гендерного равенства и женского лидерства в отдельном сегменте советского общества — профессиональном сообществе железнодорожников, а конкретно — в среде «движенцев», в конце 1960–1980-х годах.

До конца 1960-х годов ведущие железнодорожные профессии (поездные диспетчеры, дежурные по станции, путейцы, машинисты поездов, составители поездов и др.) имели «мужское лицо». Долгое время мир железнодорожников был вообще преимущественно андроцентричным, в первую очередь из-за сопряженности железнодорожных профессий с тяжелым физическим трудом и психологическими нагрузками.

**Меньшикова  
Евгения  
Николаевна**  
канд. ист. наук,  
доц., Белгородский  
государственный  
национальный  
исследовательский  
университет  
(Белгород, Россия)

Привлечение женщин на железную дорогу было вызвано экстремальными ситуациями в стране, следствием которых стала нехватка мужчин для работы в сфере железнодорожного транспорта. Началом отсчета этого процесса принято считать период Первой мировой войны, хотя впервые женщины появились на железной дороге еще в конце XIX — начале XX в.<sup>3</sup> В годы Первой мировой войны женщины задействовались на различных участках работы, не связанных с непосредственным движением поездов (обтирщицы вагонов, уборщицы, сезонные работницы, конторщицы, телеграфистки, кассиры). Лишь в 1916 г. принимается решение о допуске женщин к занятию должностей дежурных по станции IV класса (боковых линий и с небольшим движением)<sup>4</sup>.

Ситуация с использованием женского труда на железной дороге, в частности в службе движения, решительным образом изменилась в 1930-е годы вследствие двух обстоятельств: во-первых, женщины активно включались во все сферы экономики и общественной жизни, а во-вторых, повышался их образовательный уровень, так как была создана сеть общеобразовательных (школы 1-й и 2-й ступени) и профессиональных (курсы дежурных по станции при Белгородском отделении) учебных заведений<sup>5</sup>.

В годы Великой Отечественной войны кадровый состав Белгородского отделения Южной железной дороги (далее — ЮЖД) претерпел кардинальные изменения и в количественном отношении, и в гендерном. В 1944 г. штат сотрудников состоял из 1413 чел. (из них женщин было 750 чел., т. е. около 53%)<sup>6</sup>. Феминизация службы движения стала очевидной реальностью; численность женщин впоследствии продолжала только расти<sup>7</sup>. В августе 1945 г. помощник начальника отделения по кадрам А. Л. Бугаев докладывал на заседании партбюро: «Вопрос с кадрами стоит особенно остро. 60% в Отделении работают женщины»<sup>8</sup>. В 1947 г. в числе девяти «лучших людей по отделению» были названы поездные диспетчеры — женщины: Бредихина, Худасова, Боровицкая<sup>9</sup>.

Схожие тенденции наблюдались и в зарубежных странах, прежде всего в Великобритании и США<sup>10</sup>.

С начала 1970-х годов на ЮЖД постепенно упраздняется ручное управление движением поездов и внедряется система электрической централизации стрелок и сигналов, основанная на использовании автоматики и телемеханики. Это привело к увеличению численности женщин в службе управления движением поездов, так как появилась возможность выполнять служебные обязанности, не связанные больше с тяжелыми физическими нагрузками. Конец 1960-х — начало 1970-х годов — период не только замены технологического оборудования, но и смены поколений железнодорожников, пришедших на службу в суровые 1930–1940-е годы.

Вообще для женщин, в конце 1960-х — первой половине 1970-х годов составивших новое «поколение» поездных диспетчеров, дежурных по станции, требовалось прилагать сверхусилия, чтобы доказать свою конкурентоспособность в профессии. Им необходимо было развить или сформировать в себе специальные личностные качества: выносливость, стрессоустойчивость (психическую уравновешенность), оперативность (быструю реакцию в экстренных ситуациях<sup>11</sup>), находчивость, наблюдательность, способность прогнозировать,

удерживать в памяти большое количество цифровой информации, совершать математические операции, но главное — быстро принимать решения.

Опрошенные железнодорожницы признавали эти качества основой успешного осуществления ими профессиональной деятельности, поскольку содержание и условия работы в конце 1960-х — 1980-е годы предполагали постоянный экстремальный характер, угрозу возникновения чрезвычайных ситуаций во время 12-часового дневного или ночного дежурства<sup>12</sup>. Как вспоминала бывший начальник станции Солнцево Г. В. Васюкова, «двух одинаковых дежурств не бывало»<sup>13</sup>.

В каждой смене поездного диспетчера или дежурного по станции ожидали непредвиденные ситуации (например, технические повреждения в системе управления сигналами, неисправности путей или стрелочных переводов); оперативно, а главное — безопасно разрешить такие ситуации и должны были женщины. По воспоминаниям дежурной по станции Сараевка-1 Н. Н. Новиковой, все они в течение дежурства сидели как «натянутые струны», не отрывая глаз от мигающих разными цветами световых индикаторов на пульте управления, указывающих на приближение или удаление поездов<sup>14</sup>. У каждой из опрошенных нами железнодорожниц оказалась своя «героическая» история на дежурстве. Например, Н. Н. Михеевой пришлось организовывать тушение пожара в одном из вагонов стоящего на станции состава, не ограничивая движения всех прочих поездов<sup>15</sup>, а А. Е. Меньшиковой — ночью устранять последствия схода (в смену дневного дежурного по станции) с рельсов порожней цистерны, загородившей один из главных путей<sup>16</sup>.

Ни одно воспоминание женщин не обходилось без своеобразной автоцензуры, когда речь заходила о каких-то чрезвычайных случаях на станции, ответственных видах работ, серьезных повреждениях путей или устройств сигнализации. Либо же о ситуациях, когда проходили «особые» поезда — составы, в которых перемещались правительственные чиновники из Москвы в Крым или в обратном направлении. Вспоминая об этих обстоятельствах, женщины понижали голос и говорили: «этого же не напишешь», «вы об этом не пишете», «нельзя об этом писать»<sup>17</sup>. Очевидно, работа в таком «элитном» подразделении железнодорожного транспорта, как служба движения, налагала на женщин повышенную ответственность, делая их сопричастными (разумеется, лишь в некоторой степени) к макропроцессам в стране (так, «особые» поезда проходили часто, например, во время проведения в СССР Олимпиады 1980 г.) или же в том или ином виде носителями элементов государственной тайны (очевидно, гендерно-стереотипное представление о женщинах как о существах, не умеющих хранить секреты, в данном случае должно было быть преодолено).

В 1960-е — середине 1980-х годов на территории Белгородской и Курской областей (Центрально-Черноземный экономический район РСФСР) сформировался территориально-производственный комплекс Курской магнитной аномалии (далее — КМА), основной базой для создания которого послужили крупнейшие месторождения железных руд. Это напрямую отразилось в деятельности железнодорожного транспорта — интенсивность грузовых перевозок

достигла исторических показателей<sup>18</sup>. Своего исторического максимума по интенсивности достигли и пассажирские перевозки.

Железнодорожницы-«движенцы», работавшие в те годы на станциях исследуемого участка, вспоминали, что за 12-часовую смену в оба направления проходило около 120 скорых пассажирских поездов, 22 пригородных электро- и дизель-поезда, до 50 грузовых поездов<sup>19</sup>. Интенсивность движения этих поездов составляла в среднем один поезд в пять-шесть минут. На станциях, специализировавшихся преимущественно на грузовой работе (как правило, расположенных в районных центрах, вблизи местных промышленных и сельскохозяйственных предприятий: Прохоровка, Ржава, Солнцево, Полевая, Кривецкая, Губкин, Старый Оскол), к указанному количеству поездов добавлялась интенсивная маневровая работа по формированию новых поездов, погрузке и выгрузке вагонов (например, на станции Солнцево в исследуемый период за смену обрабатывалось до 120 вагонов)<sup>20</sup>. О напряженном характере работы на этой станции Н. Н. Михеева вспоминала так: «Все мы были тогда ответственными. Очень ответственными... Если сказали что, то железно... Ну, и тяжело, конечно... Во-первых, ночь. Во-вторых, постоянная нервозность... А днем... Тогда вагонов была уйма. Каждому ответь... Все бегает (о клиентах станции — представителях местных предприятий. — Е. М.)... Тому — вперед поставь (о вагонах с грузом этих предприятий. — Е. М.)... Этому — быстрее... На нефтебазу ставишь. На жомовую яму (хранилище для свекловичного жома — отхода сахарной промышленности, использовавшегося для кормления скота. — Е. М.) ставишь. Уголь — в “Райтоп” ставишь. Для воинской части в Ключке — ставишь. Все бегает. Все звонят. Все хотят, чтобы побыстрее. А у меня-то только один тепловоз, его же не разорвешь...»<sup>21</sup>

Даже беглый анализ содержания повседневных рабочих практик железнодорожниц-«движенцев» делает понятными их воспоминания о работе, на первый взгляд кажущиеся клишеобразными: «У нас не было права на ошибку!»<sup>22</sup>, «За нашими спинами были тысячи жизней пассажиров»<sup>23</sup>, «За неправильно нажатую кнопку нам грозила тюрьма»<sup>24</sup>, «От этой кабалы мы стали седыми в тридцать лет»<sup>25</sup>.

Все опрошенные железнодорожницы-«движенцы» называли еще один аспект работы, изнурявший их физически, требовавший проявления волевых качеств и выносливости, — речь идет о ночных дежурствах. Этот опыт уравнивал всех — и мужчин, и женщин<sup>26</sup>. Женщины рассказывали о том, что особенно тяжелым для организма было ночное время с двух до трех часов, когда борьба со сном становилась настоящим физическим испытанием. У каждой из них за годы работы выработался свой рецепт борьбы со сном в ночные дежурства. Кто-то выходил на свежий воздух из помещения — в дополнение к выходам для встречи поездов, или несколько раз за ночь умывался холодной водой<sup>27</sup>; кто-то выпивал чашку крепкого чая<sup>28</sup>. Н. Н. Михеева вспоминала, что в минуты отчаянной борьбы со сном она громко, во весь голос начинала петь песни, всегда при этом думая: «Если кто-то будет проходить под окнами, решит, что я сошла с ума»; или же, находясь за пультом управления, становилась коленями на жесткий стул — в таком неудобном положении, испытывая непри-

ятные, болезненные ощущения, организм постепенно «соглашался» работать дальше<sup>29</sup>.

Говоря о ночных дежурствах, железнодорожницы вспоминали и о непроходившем ощущении опасности, часто сопровождавшем эти смены. Как известно, само по себе пребывание в пространстве ночи действует негативно на психическое самочувствие человека<sup>30</sup>. Каждая из опрошенных железнодорожниц вспоминала о случаях, когда хулиганы, люди в состоянии алкогольного опьянения или душевно больные, часто — отставшие от поезда пассажиры пытались войти в «дежурку», заставляя их испытать острое чувство страха («Больше смерти я боялась дежурить ночами»)<sup>31</sup>. Но в этих условиях, при отсутствии всякой возможности получить помощь, женщины были вынуждены употреблять всю свою силу воли для преодоления страха и продолжения исполнения своих обязанностей; находить в себе силы решительным голосом «вести переговоры» с этими людьми. Со временем, спустя несколько лет работы, женщины научились относиться к ночным дежурствам философски. Например, о ночных сменах дежурная по станции Сараевка-1 Л. И. Строгонова говорила так: «Пусть меня боятся... У меня был такой девиз: “Бойтесь меня!”»<sup>32</sup>.

Повседневная работа женщин — поездных диспетчеров, дежурных по станции была связана с необходимостью ежеминутного делового взаимодействия с железнодорожниками-мужчинами из других служб. На вопрос о том, случались ли в их служебной практике ситуации, при которых кто-то из коллег-мужчин игнорировал их распоряжение, звучал отрицательный ответ. Женщины единодушно повторяли слова из служебной инструкции о том, что дежурный по станции — единоличный командир на станции<sup>33</sup>, его указания безоговорочно, в обязательном порядке исполняются всеми штатными службами станции. Н. Н. Михеева вспоминала о локомотивных бригадах — машинистах и помощниках машинистов — так: «Меня очень ребята уважали... Ну, все ребята...»<sup>34</sup>

Разумеется, иногда возникали экстренные ситуации, когда женщинам приходилось выходить за рамки жестко регламентированного на железнодорожном транспорте стиля делового общения и применять «женские» способы воздействия на мужчин, использовать, скажем, просительные интонации для побуждения коллег выполнить ту или иную служебную задачу (Н. Н. Михеева: «Соседняя станция не дала мне отход (сообщение дежурного станции отправления «К вам отправлен поезд № ...!» — Е. М.). А я перегоняю по главному пути тепловоз. Маневры делаю. Вижу на пульте — приближается поезд. Звоню ей (дежурной соседней станции. — Е. М.): “Что ты делаешь?!!!” Она мне: “Ой, Наташ, да там 9-й номер пошел”. Я — машинисту тепловоза: “Ребята, миленькие, быстрее! Быстрее! 9-й вышел!” Приходилось, конечно, уговаривать машинистов»)<sup>35</sup>.

Железнодорожницы отмечали, что успех служебного взаимодействия с коллегами-мужчинами из других служб во многом зависел и от способности женщин быстро усвоить командный характер работы железнодорожников («Мы были все в одной связке...»<sup>36</sup>). Кроме того, женщины следовали и негласным корпоративным правилам. Так, по сложившейся среди дежурных по станции

практике, не принято было сообщать начальству о случаях нарушения служебной дисциплины (например, отстранить от работы, написать по окончании смены рапорт, даже если коллега приходил на дежурство в состоянии алкогольного опьянения). По воспоминаниям железнодорожниц, в прежние годы — «при советской власти» — этим особенно злоупотребляли «путейцы»<sup>37</sup>. Разумеется, подобные обстоятельства повышали риски возникновения внештатных ситуаций, для разрешения которых женщинам приходилось принимать нестандартные решения. Надо полагать, такие проявления «человеческого» в коллегах-мужчинах, не зависящие от железнодорожниц, добавляли в ощущения от дежурства дополнительную порцию стресса.

Анализ устных воспоминаний женщин, проработавших в течение 30–40 лет на железнодорожном транспорте, в службе управления движения поездов, позволил приблизиться к пониманию путей трансформации их гендерной идентичности, происходившей под влиянием профессиональных особенностей. Их работа проходила в условиях интенсивного движения поездов (грузовых — обслуживание горнорудного кластера КМА, пассажирских — дальнего следования (южное направление, в Крым) и пригородных) и сопровождалась высокой степенью ответственности за принимаемые решения (как следствие — ситуация постоянного стресса). Женщины-«движенцы» работали в традиционном для железнодорожного транспорта мужском секторе («поле»), и для успешного выполнения профессиональных обязанностей они должны были перенять мужские поведенческие стратегии.

<sup>1</sup> См. об этом: *Дубина В. С.* «Будничные» проблемы повседневной истории: о ее дефицитах и положении среди других направлений (беседа с проф. А. Людке) // *Социальная история*. 2007. Ежегодник. М., 2008. С. 55–66.

<sup>2</sup> См. об этом: *Пушкарева Н. Л.* История женщин и гендерный подход к анализу прошлого в контексте проблем социальной истории // *Социальная история*. 1997. Ежегодник. М., 1998. С. 69–95.

<sup>3</sup> См. об этом: *Сердюк В. А.*: 1) Использование женского труда на железных дорогах Российской империи в 1860-е — 1880-е годы: социально-правовые аспекты // *Всероссийская молодежная научная школа-конференция с международным участием «Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых ученых»* (Новосибирск, 27–29 сентября 2018 г.). Новосибирск, 2018. С. 193–206; 2) Динамика численности железнодорожниц в Российской империи (на примере Сибирской железной дороги) // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2017. № 7 (81). С. 179–181.

<sup>4</sup> См. подробнее: *Сердюк В. А.*: 1) Труд женщин на железных дорогах Сибири в период Первой мировой войны // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2016. № 5 (67). С. 190–193; 2) Труд женщин на железных дорогах России и Западной Европы в период Первой мировой войны // *Транспортная инфраструктура Сибирского региона*. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 578–583; 3) «Женщина — начальник станции»: общественная дискуссия по вопросам женского труда на железных дорогах России в начале XX в. // *Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых ученых: сб. материалов четвертой Всерос. молодежной науч. конф.* (Новосибирск, 20–22 августа 2015 г.). Новосибирск, 2015. С. 125–133.

<sup>5</sup> Великий резерв: очерки о женщинах — передовых работниках ж. д. транспорта / Б. Шмерлинг и др. М., 1939; *Новикова Н.* Генерал Троицкая. М., 1988; *Юрин К.* Девушка с разезда. Тбилиси: Орджоникидзе, 1942; *Деревенский В.* Женщина на паровозе. Курск, 1939.

- <sup>6</sup> Государственный архив новейшей истории Белгородской области. Ф. 180. Оп. 1. Д. 20. Л. 21.
- <sup>7</sup> Там же. Д. 22. Л. 35.
- <sup>8</sup> Там же.
- <sup>9</sup> Там же. Д. 27. Л. 49–49 об.
- <sup>10</sup> См., напр.: *Walsh M.*: 1) Gender in the history of transportation services: A historiographical perspective // *Business History Review*. 2007. No. 81 (3). P. 545–562; 2) Gendering transport history retrospect and prospect // *Journal of Transport History*. 2002. No. 23 (1). P. 1–8; *Levinson N. S.* She's been working on the railroad. New York, 1997; *Matheson R.* The fair sex: women and the Great Western Railway. Chalford, 2011; *Wojtczak H.*: 1) Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s — 1990s. Hastings, 2004; 2) Railwaywomen: exploitation, betrayal and triumph in the workplace. Hastings, 2005; *Muldouney M.* New opportunities for Irish women? Employment in Britain during the Second World War // *University of Sussex Journal of Contemporary History*. 2006. Iss. 10. P. 1–16.
- <sup>11</sup> См., напр.: *Зозуля С.* Решали секунды // *Комсомольская правда*. 1976. 22 мая.
- <sup>12</sup> См., напр.: *Рыскин К.* Подруги // *Белгородская правда*. 1963. 12 янв.; *Почепской М.* На маленькой станции // *Белгородская правда*. 1967. 13 сент.; *Кусакина В.* Конкурс диспетчеров // *Гудок*. 1982. 23 мая; *Кусакина В.* Новаторский почерк // *Гудок*. 1982. 5 сент.; *Владимиров В.* Дороги железные, проблемы — известные // *Коммунист*. 1988. 18 окт.
- <sup>13</sup> *Васюкова Г. В.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 19.03.2019.
- <sup>14</sup> *Новикова Н. Н.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 17.03.2019.
- <sup>15</sup> *Михеева Н. Н.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 20.03.2019.
- <sup>16</sup> *Меньшикова А. Е.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 11.03.2019.
- <sup>17</sup> Там же; *Морозова В. И.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 16.03.2019; *Новикова Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>18</sup> См. об этом: Руду, цемент, станки и сталь неси, стальная магистраль! // *Октябрьские зори*. 1982. 8 янв. С. 2.
- <sup>19</sup> *Бабынина Л. И.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 10.03.2019; *Бочарова Н. Е.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 21.03.2019; *Васюкова Г. В.* Воспоминания; *Меньшикова А. Е.* Воспоминания; *Михеева Н. Н.* Воспоминания; *Морозова В. И.* Воспоминания; *Надеина В. П.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 28.03.2019; *Новикова Н. Н.* Воспоминания; *Ширяева Л. И.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 25.03.2019; *Строгонова Л. И.* Воспоминания / записала Е. Н. Меньшикова, Белгород, 12.03.2019.
- <sup>20</sup> *Васюкова Г. В.* Воспоминания; *Михеева Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>21</sup> *Михеева Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>22</sup> *Бочарова Н. Е.* Воспоминания.
- <sup>23</sup> *Меньшикова А. Е.* Воспоминания.
- <sup>24</sup> *Морозова В. И.* Воспоминания.
- <sup>25</sup> *Михеева Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>26</sup> См. подробнее: *Галюкова Н. И.* Медико-социальное исследование здоровья работников ведущих профессий железнодорожного транспорта и членов их семей: дис. ... канд. мед. наук. Челябинск, 1999.
- <sup>27</sup> *Меньшикова А. Е.* Воспоминания.
- <sup>28</sup> *Бочарова Н. Е.* Воспоминания.
- <sup>29</sup> *Михеева Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>30</sup> См. об этом: *Кабантус А.* Ночь как объект исторической науки (Западная Европа XVII–XVIII вв.) // *Одиссей: Человек в истории* / гл. ред. А. О. Чубарьян. М., 2008. С. 211–229.
- <sup>31</sup> *Ширяева Л. И.* Воспоминания.
- <sup>32</sup> *Строгонова Л. И.* Воспоминания.
- <sup>33</sup> Инструкция по движению поездов и маневренной работе на железных дорогах СССР (утв. 31.07.1979). М., 1989. С. 5; *Буканов М. А.* Справочник дежурного по станции. М., 1987. С. 5.
- <sup>34</sup> *Михеева Н. Н.* Воспоминания.
- <sup>35</sup> Там же.



<sup>36</sup> Там же; *Васюкова Г. В.* Воспоминания.

<sup>37</sup> *Бабынина Л. И.* Воспоминания; *Васюкова Г. В.* Воспоминания; *Меньшикова А. Е.* Воспоминания; *Надеина В. П.* Воспоминания; *Новикова Н. Н.* Воспоминания; *Михеева Н. Н.* Воспоминания; *Строгонова Л. И.* Воспоминания.

Статья поступила в редакцию 4 апреля 2019 г.  
Рекомендована в печать 19 мая 2020 г.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

*Меньшикова Е. Н.* Формирование особой гендерной идентичности советских женщин — железнодорожниц в конце 1960–1980-х годах // *Новейшая история России.* 2020. Т. 10, № 3. С. 747–756. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.311>  
УДК 94(470.325): 656.2

*Аннотация:* В статье на основе устных воспоминаний рассматривается опыт профессиональной деятельности советских женщин — железнодорожниц, работавших в службе управления движением поездов Белгородского отделения Южной железной дороги Министерства путей сообщения СССР в конце 1960-х — 1980-х годах, как путь формирования женского лидерства и гендерного равенства в производственной сфере. Для разработки проблемы автором применялись несколько методов исторического исследования. Метод устной истории (историческое интервью на основе вопросника (156 вопросов) смешанного типа) позволил воссоздать исторический портрет женщин-железнодорожниц из службы управления движением поездов в конце 1960-х — 1980-х годах. Гендерно-чувствительные методики анализа исторических источников способствовали реконструкции изменений в структурах гендерной идентичности советских женщин — железнодорожниц как представительниц определенной профессиональной группы. Метод исторической биографики дал возможность реконструировать судьбы и привычные жизненные практики женщин. В статье исследовано влияние условий работы, содержания повседневных рабочих практик, ритма работы, профессионального самосознания на складывание особой гендерной идентичности у женщин-железнодорожниц. Проанализирован материал, позволяющий дополнить и существенно расширить представления о том, как формировался «новый тип» советской женщины с независимым экономическим и социальным статусом в истории позднего СССР. Материалы статьи составляют информационную основу для сохранения в исторической памяти россиян сведений о трудовом подвиге женщин-железнодорожниц, а также открывают новых героинь, жизненный и профессиональный путь которых является примером для формирования в современном обществе позитивного отношения к женскому труду в управленческом сегменте инженерно-технической сферы.

*Ключевые слова:* женская история, устная история, гендерная идентичность, гендерное равенство, гендер, женщины, железные дороги, железнодорожники, СССР, транспорт.

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 19-09-00359/19 «Женщины в системе управления движением железнодорожного транспорта в СССР в 1970-е — начале 1990-х годов: профессия и установление гендерного равенства (по материалам Белгородского отделения Южной железной дороги МПС СССР)».

*Сведения об авторе:* *Меньшикова Е. Н.* — канд. ист. наук, доц., Белгородский государственный национальный исследовательский университет (Белгород, Россия); [menshikova@bsu.edu.ru](mailto:menshikova@bsu.edu.ru)

Белгородский государственный национальный исследовательский университет, Россия, 308015, Белгород, ул. Победы, 85



## FOR CITATION

Menshikova E. N. "The Formation of a Special Gender Identity of Soviet Women Railway Workers in the Late 1960s — 1980s", *Modern History of Russia*, vol. 10, no. 3, 2020, pp. 747–756. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.311> (In Russian)

**Abstract:** The article is based on oral historical sources and oral memories and examines the historical experience of the professional activities of Soviet women who worked in the train control service of the Belgorod Branch of the Southern Railway (Ministry of Railways of the USSR) in the late 1960s and 1980s, as a form of women's leadership and gender equality formation (the erosion of male dominance) in the manufacturing sector. Specifically, the influence of the profession (working conditions, content of daily work practices, working rhythm, professional self-awareness) on the formation of a particular gender identity among women railway workers is investigated. An analysis of historical material makes it possible to supplement and significantly expand our understanding of how the "new type" of Soviet women, with an independent economic and social status, was formed in the late Soviet period. The materials constitute the informational basis for preserving information about the labor feats of women working at the railroad in the historical memory of Russian people; they open up new heroines, whose personal and professional lives are the subject of the formation in modern society of a positive attitude towards the female presence in the managerial segment of the engineering and technical sphere.

**Keywords:** women history, oral history, gender identity, gender, gender equality, women, railway, railway workers, USSR, transport.

This research was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project no. 19-09-00359/19 "Women in the system of railway traffic management in the USSR in the 1970s and early 1990s: the profession and the establishment of gender equality (based on the materials of the Belgorod branch of the Southern Railway of the Ministry of Railways of the USSR)".

**Author:** *Menshikova E. N.* — PhD in History, Associate Professor, Belgorod National Research University (Belgorod, Russia); menshikova@bsu.edu.ru

Belgorod National Research University, 85, ul. Pobedy, Belgorod, 308015, Russia

## References:

- Bukanov M. A. *Station Attendant Directory* (Moscow, 1987). (In Russian)
- Burn S. M. *The Social Psychology of Gender* (St. Petersburg — Moscow, 2002). (Rus. ed.)
- Derevenskiy V. *Woman on a steam train* (Kursk, 1939). (In Russian)
- Dubina V. S. 'Routine Problems of Everyday History: About its Deficits and Position Among Other Areas (Conversation with Prof. A. Ludke)', *Sotsialnaia istoriia, 2007. Ezhegodnik* (Moscow, 2008). (In Russian)
- Galyukova N. I. 'Medical and Social Study of the Health of Workers in Leading Professions in Railway Transport and their Families' [Candidate of Medicine Dissertation] (Chelyabinsk, 1999). (In Russian)
- Kabantus A. 'Night as an Object of Historical Science (Western Europe 17<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> centuries)', *Odisei: Chelovek v istorii*, ed. by A. O. Chubar'ian (Moscow, 2008). (In Russian)
- Levinson N. S. *She's been working on the railroad* (New York, 1997).
- Matheson R. *The fair sex: women and the Great Western Railway* (Chalford, 2011).
- Muldowney M. 'New opportunities for Irish women? Employment in Britain during the Second World War', *University of Sussex Journal of Contemporary History*, iss. 10, 2006.
- Novikova N. *General Troitskaya* (Moscow, 1988). (In Russian)
- Pushkareva N. L. 'Women's History and Gender Approach to Analyzing the Past in the Context of Social History Issues', *Sotsialnaia istoriia, 1997. Ezhegodnik* (Moscow, 1998). (In Russian)
- Serdyuk V. A. 'A Woman is the head of the Station: a Public Discussion on Women's Labor on Russian Railways at the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century', *Aktualnye problemy istoricheskikh issledovani: vzglyad molodykh uchenykh: sb. materialov chetvertoi Vseros. molodezhnoi nauch. konf. (Novosibirsk, 20–22 avgusta 2015 g.)* (Novosibirsk, 2015). (In Russian)
- Serdyuk V. A. 'The Dynamics of the Number of Railway Workers in the Russian Empire (based on the Example of the Siberian Railway)', *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kul'turologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 7 (81), 2017. (In Russian)
- Serdyuk V. A. 'The Use of female Labor on the Railways of the Russian Empire in the 1860s — 1880s: Social and Legal Aspects', *Vserossiiskaia molodezhnaia nauchnaia shkola-konferentsiia s mezhdunarodnym uchastiem*

“Aktual’nye problemy istoricheskikh issledovaniy: vzgliad molodykh uchenykh” (Novosibirsk, 27–29 sentiabria 2018 g.) (Novosibirsk, 2018). (In Russian)

Serdyuk V. A. ‘Women’s Labor on the Railways of Russia and Western Europe During the First World War’, *Transportnaia infrastruktura Sibirskogo regiona*, vol. 2 (Irkutsk, 2015). (In Russian)

Serdyuk V. A. ‘Women’s Labor on the Railways of Siberia During the First World War’, *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kul’turologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 5 (67), 2016. (In Russian)

*The Great Reserve: Essays on Women Advanced Workers of the Railway Transport*, eds B. Shmerling et al. (Moscow, 1939). (In Russian)

Walsh M. ‘Gender in the history of transportation services: A historiographical perspective’, *Business History Review*, no. 81 (3), 2007. <https://doi.org/10.1017/S0007680500036722>.

Walsh M. ‘Gendering transport history retrospect and prospect’, *Journal of Transport History*, no. 23 (1), 2002. <https://doi.org/10.7227/TJTH.23.1.2>.

Wojtczak H. *Railwaywomen: exploitation, betrayal and triumph in the workplace* (Hastings, 2005).

Wojtczak H. *Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s — 1990s* (Hastings, 2004).

Yurin K. *The Girl from the Driveway* (Tbilisi — Ordzhonikidze, 1942). (In Russian)

Received: July 12, 2019

Accepted: May 19, 2020