

Н. И. Богомазов

Забытый, но не замалчиваемый персонал: женский труд на железных дорогах Российской империи

Тезис, согласно которому транспортный коллапс явился одним из главных компонентов масштабного социально-экономического кризиса, поразившего Россию в 1917 г., широко представлен в исторической литературе. Предметно эта проблема была описана еще в 1948 г. в статье видного специалиста по экономической истории А. Л. Сидорова, который отмечал, что «города оставались без хлеба и угля по вине железных дорог» и что «сотни предприятий останавливались по той же причине». Профессор А. Л. Сидоров делал общий вывод, что «в царской России железные дороги с 1915 г. начинают работать все хуже и хуже, обостряя экономический кризис в стране»¹. Тезис был воспринят историками и неизменно встречается в работах, посвященных революции 1917 г.

В связи с этим не будет преувеличением сказать, что исследования по дореволюционной истории российских железных дорог важны не только для узких специалистов в области транспорта, но и имеют фундаментальную научно-историческую значимость — они позволяют понять, как развивалась эта важнейшая отрасль, в каком состоянии она подошла к 1914 г. и почему не выдержала экзамена Первой мировой войной. Современная историческая наука достаточно активно занимается проблемами российских железных дорог во второй половине XIX — начале XX в., и в последние десятилетия вышел целый ряд серьезных комплексных исследований по данной проблеме, принадлежащих перу как российских², так и иностранных специалистов³. Вместе с тем отечественная историография активно разрабатывает и сравнительно

**Богомазов
Николай Иванович**
канд. ист. наук, доц.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия)

новые для себя направления, в первую очередь связанные с «антропологическим поворотом» в истории, без которых невозможно глубинное понимание той или иной проблемы (тут трудно не согласиться со словами Зигфрида Кракауэра, утверждавшего, что «мы узнаем о прошлом недостаточно, концентрируясь на макровеличинах»⁴). Именно к одному из таких новых направлений, а именно к гендерной истории, относится и недавнее исследование В. А. Сердюка «Забывтый персонал. Женский труд на железных дорогах Российской империи»⁵.

Владимир Александрович Сердюк — кандидат исторических наук, доцент Омского государственного университета путей сообщения, эксперт в области истории российских железных дорог в XIX — начале XX в., в последнее время активно исследующий проблему женского труда на дорогах Российской империи⁶. Можно без преувеличения сказать, что в этой теме он исследователь-пионер и одновременно крупнейший специалист. Данная монография была выпущена при поддержке РФФИ и является итогом нескольких лет работы автора. Небольшая рецензия на нее, написанная специалистом по советской гендерной истории Барбарой Эванс Клементс, была опубликована в прошлом году в престижном «The Russian Review»⁷. Однако российские ученые на монографию В. А. Сердюка еще не откликнулись, что мы и спешим исправить.

Невозможно написать исследование об отдельном аспекте какой-то большой проблемы, не погрузившись в эту проблему целиком. Из монографии видно, насколько глубоко В. А. Сердюк изучил дореволюционную историю российских железных дорог, ведя свое исследование с самого начала — с Царскосельской железной дороги. Это требует хорошего знания историографии и большой работы с ней, ведь корпус трудов по истории российских железных дорог и российской транспортной системы в целом огромен. Но, помимо специальной железнодорожной историографии, для написания работы о женском труде на железных дорогах необходимо в равной степени владеть и литературой по гендерной истории, по истории «женского вопроса» в России. Наконец, подобная работа требует знания специальной экономической литературы, ведь, как убедительно показано в книге, трудоустройство женщин на российские железные дороги зачастую обосновывалось экономической выгодой, поскольку женский труд оплачивался ниже мужского. Смеем утверждать, что автор хорошо владеет литературой по всем этим вопросам, начиная от дореволюционных трудов и заканчивая самыми современными исследованиями. Список литературы насчитывает 185 наименований, причем они не просто указаны «для галочки», они именно «привлечены» в научном смысле этого слова, т. е. автором внимательно прочитаны, осмыслены и использованы в работе для раскрытия заявленной темы.

В монографии автор прослеживает использование женского труда на российских железных дорогах с 1838 по 1917 г., рассказывая параллельно о ходе общественной и ведомственной дискуссии по «женскому вопросу» (наиболее интересен анализ дискуссии между министром внутренних дел А. Е. Тимашевым и начальником III отделения графом П. А. Шуваловым), а также показывая в качестве исторического фона общую канву развития железных дорог в Российской империи. Причем сделано это весьма подробно, с отражением

динамики развития российской сети и описанием всех перипетий работы Министерства путей сообщения (МПС). Очень симпатично составлено введение, которое, помимо классических актуальности, историографии и обзора источников, содержит такие параграфы, как «Постановка проблемы» и «Предварительные теоретические соображения». Это кажется не лишним, учитывая особенность темы исследования и методологию, основы которой разрабатывались западными учеными.

Работа разделена на три главы по хронологическому принципу: первая половина XIX в. (гл. 1), вторая половина XIX в. до 1914 г. включительно (гл. 2) и Первая мировая война (гл. 3). Каждая глава заканчивается параграфом, в котором рассмотрено, как те же самые процессы в то же самое время протекали на зарубежных дорогах (в США, Великобритании, Германии, Франции; иногда автор даже приводит сведения о дорогах Австро-Венгрии, Италии, Бельгии). Безусловно, это сильная сторона работы, ведь сравнение российского опыта с зарубежным помогает лучше понять наши собственные проблемы, делает их контрастнее, видимее. Это, в частности, позволяет автору сделать итоговый вывод, что «начиная с 1860-х гг. и вплоть до начала Первой мировой войны Российская империя не только не отставала, но лидировала в Европе по количеству женщин-служащих и степени их вовлеченности в железнодорожную деятельность, уступая только Франции» (с. 207). Представляется, что до выхода монографии В. А. Сердюка этот факт был очевиден далеко не для всех специалистов.

Один из стержневых сюжетов книги — биография О. С. Кнушевицкой и дискуссия о том, была ли она «первой железнодорожницей России». Это утверждение очень распространено и часто встречается в дореволюционной, советской и современной литературе и публицистике. Автор неоднократно обращается к этому сюжету на страницах монографии. Используя материалы Российского государственного исторического архива (РГИА) и Центрального государственного архива Москвы (ЦГА Москвы), В. А. Сердюк доказывает, что «переездная сторожиха И. А. Харламова вправе претендовать на звание “первой железнодорожницы России” в большей степени, чем О. С. Кнушевицкая», при этом «последняя действительно стала первой женщиной — билетным кассиром на отечественных железных дорогах» (с. 128).

Можно было бы отметить и другие очевидные плюсы рецензируемой монографии, благо их немало. Но мы позволим себе ограничиться констатацией того, что книга написана на самом высоком научном уровне и значительно расширяет наши знания по исследуемой теме. Однако представляется более важным не «лить елей», а обратить внимание на некоторые недостатки работы, бросившиеся нам в глаза, в надежде, что это поможет автору в дальнейшем.

В. А. Сердюк живет и работает в Омске, и это естественным образом приводит к тому, что материалы местных архивов (особенно Государственного архива Томской области — ГАТО) использованы им в большей степени, чем это нужно для исследования, посвященного общероссийской проблеме. Автор часто вынужден иллюстрировать свои тезисы находящимися под рукой материалами Сибирской железной дороги, что само по себе не плохо и ни в коем случае не приводит к искажению исторической истины. Однако раз

уж заявленная тема работы касается всей российской сети, то сам этот факт требует большего акцента на материалах Управления железных дорог МПС (хранящихся в РГИА), в то время как документация отдельных дорог, как нам кажется, должна привлекаться в большей степени для иллюстрации исполнения конкретных решений на местах. Не лишним было бы активнее использовать материалы и других дорог (не только сибирских), хотя бы наиболее крупных, которые, что называется, задавали общий тон в отрасли. В особенности Николаевской, Юго-Западных, Московско-Виндаво-Рыбинской и др. В скобках заметим, что, к сожалению, материалы не всех дорог дошли до нас в полном виде. Так, от документов управления Риго-Орловской железной дороги по разным причинам осталась едва ли десятая часть. Например, дело со справочными листками персонала за 1913 г. содержит только пять таких листов, т. е. за 1913 г. у нас есть информация только о пяти сотрудниках. При этом два листка из пяти принадлежат женщинам, работавшим временными конторщицами в управлении дороги⁸. Так что сложности с источниками есть, и их не всегда так просто преодолеть. Впрочем, в тексте монографии на это также указывается.

Кроме того, на наш взгляд, работа получилась в определенном смысле неравномерной: если вторая половина XIX в. описана автором достаточно подробно, чуть ли не по каждому министру путей сообщения в отдельности, то начало XX в. насыщено материалом в значительно меньшей степени. Общая тенденция прослеживается, но исследовательский взгляд на данный период скорее беглый, чем пристальный. Монография обнаруживает больший интерес автора к периодам правления Александра II и отчасти Александра III, в то время как переломная эпоха Николая II освещена слабее. И особенно это касается периода Первой мировой войны: ей посвящена отдельная глава, но она в книге самая маленькая — всего порядка 20 страниц. Возможно, что здесь мы необъективны, ведь описание событий 1914–1917 гг. нас изначально интересовало в данной монографии больше всего. С другой стороны, автор сам во введении отмечает, что в условиях чрезвычайных обстоятельств (в частности, мировых войн) «сфера применения женского труда по необходимости может резко расширяться» (с. 17), поэтому вполне справедливы повышенные требования со стороны читателя именно к третьей главе, однако они оправдываются далеко не полностью.

Исследование, затрагивающее Первую мировую войну, неизбежно требует привлечения материалов Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА) — флагманского архива по данной теме, между тем в рецензируемой работе их, к сожалению, нет. Это при том, что в РГВИА имеется сразу несколько фондов, которые могли бы быть чрезвычайно полезными автору. В первую очередь это фонд 2004 «Управление начальника военных сообщений театра военных действий». Фонды фронтовых управлений тоже содержат очень богатый материал. Кроме того, удивительно было обнаружить, что в монографии ни разу не упомянуты работы такого маститого специалиста по истории российских железных дорог, как А. С. Сенин. Это тем более удивительно, если учитывать, что В. А. Сердюк, как нам известно, полно-

стью разделяет высокую оценку трудов этого историка. Использование работ А. С. Сенина по крайней мере позволило бы автору избежать некоторых фактических неточностей⁹. В частности, Управление начальника военных сообщений при Верховном Главнокомандующем, которое было создано 26 июля 1914 г. и которое возглавлял генерал С. А. Ронжин¹⁰, В. А. Сердюк называет Отделом (с. 184). Другая досадная неточность встречается в той части, где автор анализирует правовые основы работы железных дорог в военное время и пределы компетенций военной и гражданской железнодорожных администраций. Здесь он пишет, что «Управление путей сообщения вместе с МПС выработало особое положение — «Главные основания эксплуатации железных дорог, входящих в район театра военных действий», утвержденные начальником Штаба Верховного Главнокомандующего 12 ноября 1915 г.» (с. 189). Мы, со своей стороны, обращаем внимание автора на то, что это была уже вторая редакция, поскольку «Главные основания эксплуатации железных дорог, входящих в район театра военных действий», вступали в силу с момента мобилизации, т. е. еще в июле 1914 г.¹¹ Что особенно интересно с точки зрения личного состава, там был специальный пункт, который гласил: «В случае признания начальником военных сообщений или начальником полевого дорожного управления по каким-либо причинам деятельности некоторых служащих дороги не соответствующей условиям военного времени, Начальник дороги заменяет их другими лицами или, в случае невозможности выбрать соответствующих лиц из наличного состава служащих дороги, сносится с Министерством путей сообщения о командировании требуемых агентов с других дорог»¹². Интересно было бы узнать, использовался ли этот пункт «Главных оснований» для увольнения женщин (или перевода их в тыл) с дорог, оказавшихся на театре военных действий. Ведь с началом войны в ведение Ставки перешло 10 дорог и примерно 32,7 % всей российской железнодорожной сети¹³.

Не затронуты автором и вопросы привлечения женщин к работам по срочному восстановлению разрушенных дорог при формировании штатов вновь созданных управлений (например, Управления Галицийских железных дорог, созданных в октябре 1914 г. после занятия русскими войсками Галиции); о трудоустройстве женщин при ликвидации некоторых управлений (например, Управления Варшавско-Венской дороги в 1915 г.); при запуске новых временных линий и т. д. Надо сказать, что вопрос нехватки железнодорожного персонала всех уровней на театре военных действий стоял очень остро. Например, для сформирования Управления Галицийских железных дорог в Галицию командировались железнодорожники из самых разных уголков страны, даже с Китайско-Восточной железной дороги¹⁴. В большом количестве требовались телеграфисты¹⁵, а из рецензируемой монографии мы узнаем, что значительное число женщин служило как раз на телеграфе. Обращалась ли Ставка к привлечению женского труда для этих нужд? Мы знаем, что за первые полгода войны (к 11 января 1915 г.) на театр военных действий с тыловых дорог было командировано 17 572 человека¹⁶. Были ли среди них женщины? Каких специальностей? Одним словом, последняя глава монографии явно требует расширения, особенно в части, касающейся театра военных действий.

Однако закончить хочется на позитивной ноте. Барбара Эванс Клементс в своей в целом положительной рецензии пишет, что автору не удалось поместить женщин-железнодорожниц в общий контекст жизни и деятельности женщин-рабочих в индустриально развивающейся России рубежа XIX–XX вв. Мы же подходили к монографии В. А. Сердюка не столько как к работе по гендерной истории, сколько как к исследованию по истории отечественных железных дорог, поэтому и взгляд на книгу, и ее оценка у нас иные. В трудах по гендерной истории зачастую делается акцент на проблеме неравенства и несправедливости. Вынося саму проблему на передний план, авторы часто не заботятся о необходимости нарисовать исторический фон, вписать ее в конкретную эпоху, о которой идет речь. Монография В. А. Сердюка выгодно отличается тем, что автор изучает сложную тему — тему женского труда на российских железных дорогах — без отрыва от истории самих железных дорог. Являясь исследованием по истории женского труда на российских железных дорогах, монография в равной степени является работой по истории российских железных дорог в целом. Автор совершенно прав, когда утверждает, что «гендерность» монографии заключается не в простом изложении сведений о железнодорожницах, а в желании «на основании полученной новой информации под другим углом рассмотреть железнодорожную политику Российской империи» (с. 16). Нам кажется, что это в полной мере получилось. Более того, В. А. Сердюк написал труд, без обращения к которому теперь невозможно ни одно серьезное исследование по истории российских железных дорог во второй половине XIX — начале XX в. Это ли не лучшая оценка любой исторической работе? Выпустив в определенном смысле пионерское исследование, В. А. Сердюк обратил внимание коллег на историографическую лагуну, и специалисты уже работают над ее закрытием¹⁷. Доказывая тем самым, что женский труд на железных дорогах может быть действительно в каком-то смысле обделен вниманием историков, но он точно не является объектом сознательного умолчания.

¹ Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. 1948. Т. 26. С. 3–46.

² См., например: Сенин А. С.: 1) Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «расстройстве транспорта» // Труды по россиеведению. Вып. 1. М., 2009. С. 237–269; 2) Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009; и др.

³ См., например: Heywood A. J. «The most catastrophic question»: railway development and military strategy in late imperial Russia // *Railways and International Politics: Paths of Empire* / eds T. G. Otte and Keith Nielson. Abingdon, 2006; Хейвуд Э. Дж. «Самый катастрофический вопрос»: железнодорожное строительство и военная стратегия в поздней имперской России // Русский сборник. Т. XXVIII: Исследования по истории России / ред.-сост. О. Р. Айрапетов, М. Йованович, М. А. Колеров, Б. Меннинг, П. Чейсти. М., 2009; Heywood A. J. *Imperial Russia's Railways at War, 1914–17: Challenges, Results, Costs, and Legacy* // *Russia's Home Front in War and Revolution, 1914–22. Book 3: National Disintegration* / eds C. Read, P. Waldron and A. Lindenmeyr. Bloomington, 2018; и др.

⁴ Krassauer S. *History. The last thing before the last*. Princeton, 1995. P. 118.

⁵ Сердюк В. А. Забытый персонал. Женский труд на железных дорогах Российской империи. М.; СПб., 2020.

⁶ Сердюк В. А.: 1) Труд женщин на железных дорогах России и Западной Европы в период Первой мировой войны // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2015. Т. 2. С. 578–583; 2) 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; 3) 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; 4) Женский труд на железнодорожной службе: жизнь и деятельность билетного кассира О. С. Кнушевицкой (1863–1913 гг.) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2019. № 1 (29). С. 142–160; 5) Женский труд на железных дорогах Российской империи: историографический обзор // Вестник Удмуртского университета. Сер.: История и филология. 2021. Т. 31, № 1. С. 22–33; и др.

⁷ Clements B. E. [Book rev.] Serdiuk, V. A. *Zabytyi personal: Zhenskii trud na zheleznikh dorogakh Rossiiskoi imperii*. Moscow: Nestor-Istoriia, 2020. 264 p. // *The Russian Review*. 2021. Vol. 80, iss. 3. P. 524–525.

⁸ Государственный архив Орловской области. Ф. 75. Оп. 1 л. Д. 12. Л. 1–9.

⁹ Помимо отмеченных выше работ А. С. Сенина, можно также указать на его публикацию записки генерала С. А. Ронжина: *Сенин А. С. Генерал Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну* // *Новый исторический вестник*. 2013. № 4 (38). С. 88–125. — Некоторые сведения о работе женщин на российских железных дорогах можно найти также в первой главе работы А. С. Сенина о Московском узле: *Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг. М., 2004. С. 63.*

¹⁰ Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 2004. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–2.

¹¹ Там же. Д. 18. Л. 80–82а.

¹² Там же. Л. 82.

¹³ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1576. Оп. 1. Д. 203. Л. 2.

¹⁴ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 19. Л. 158.

¹⁵ Там же. Л. 168.

¹⁶ РГИА. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 203. Л. 12.

¹⁷ Heywood A. J. *Woman workers in late imperial Russian industry: hiring policy and employer attitudes on the railways to 1914* // *Revolutionary Russia*. 2021. Vol. 34, iss. 2. P. 196–218.

Статья поступила в редакцию 12 июня 2021 г.

Рекомендована к печати 20 ноября 2021 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Богомазов Н. И. Забытый, но не замалчиваемый персонал: женский труд на железных дорогах Российской империи // *Новейшая история России*. 2022. Т. 12, № 1. С. 201–209. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.112>

Аннотация: В статье рассматривается исследование В. А. Сердюка «Забытый персонал». Женский труд на железных дорогах Российской империи». Дается комплексный анализ работы, использованных источников и литературы, содержания и выводов. Монография В. А. Сердюка, относящаяся к популярному направлению «гендерной истории», все же является не только работой о роли женщин на железных дорогах. Книга в равной степени является исследованием по истории российских железных дорог в целом: автор, используя новые данные, по-новому взглянул на развитие российских железных дорог с 1838 по 1917 г. Сильной стороной работы является наличие в каждой главе отдельного параграфа, посвященного развитию «гендерных» процессов на иностранных дорогах, в первую очередь в США, Великобритании, Франции, Германии. Это позволяет лучше понять российские проблемы, контрастнее их увидеть. В монографии показано, что «по числу женщин-служащих и по степени их вовлеченности в железнодорожную деятельность» Россия уступала только Франции. Вместе с тем высказываются

и замечания к рецензируемой монографии. В первую очередь это недостаточная проработка периода правления Николая II, особенно Первой мировой войны. И хотя общие тенденции показаны — прослеживается рост численности женщин, занятых на железных дорогах, — все же целый ряд аспектов требуют дальнейшей более детальной проработки. Особенно это касается железных дорог, находившихся на театре военных действий. Тем не менее монография В. А. Сердюка является в значительной степени пионерской работой, значительно расширяющей наши представления по данной проблеме.

Ключевые слова: женщины, женский труд, железные дороги, Россия, Первая мировая война, гендерная история.

Сведения об авторе: Богомазов Н. И. — канд. ист. наук, доц., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); n.bogomazov@spbu.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

FOR CITATION

Bogomazov N. I. 'Forgotten, but not Ignored, Personnel: Female Labor on the Railways of the Russian Empire', *Modern History of Russia*, vol. 12, no. 1, 2022, pp. 201–209. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.112> (In Russian)

Abstract: The article discusses the book *Forgotten Personnel. Female labor on the railways of the Russian Empire*, written by V. A. Serdiuk. This book belongs to the popular scholarly trend of "gender history," but it is not only a work on the history of women on the railways and an analysis of their work experience. The book is equally a study of the history of Russian railways in general: the author, using new data, presents a fresh look at the development of Russian railways from 1838 to 1917. The strength of the work is the presence in each of chapter of a separate paragraph on the development of the same "gender" processes on foreign railroads, especially in the USA, Great Britain, France, and Germany. This allows us to better understand Russian problems. The monograph shows that "in terms of the number of female employees and the degree of their involvement in railway activities", Russia was second only to France. At the same time, the article presents some comments. First of all, there is insufficient analysis of the period of Nicholas II, especially the First World War. Although general trends are shown, such as the increase in the number of women employed in the railways, nevertheless, a number of aspects require further and more detailed study. This is especially important for the railways located in the theater of military operations. However, the monograph by V. A. Serdiuk is largely a pioneering work that significantly expands our understanding of the problem.

Keywords: women, female labor, railways, Russia, First World War, gender history.

Author: Bogomazov N. I. — PhD in History, Associate Professor, St Petersburg State University (St Petersburg, Russia); n.bogomazov@spbu.ru

St Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russia

References:

- Clements B. E. 'Book review. Serdiuk, V. A. Zabytyi personal: Zhenskii trud na zheleznikh dorogakh Rossiiskoi imperii. Moscow, Nestor-Istoriia, 2020. 264 p.', *The Russian Review*, vol. 80, iss. 3, 2021.
- Heywood A. J. 'Imperial Russia's Railways at War, 1914–17: Challenges, Results, Costs, and Legacy' in *Russia's Home Front in War and Revolution, 1914–22*. Book 3: *National Disintegration*, eds Christopher Read, Peter Waldron and Adele Lindenmeyr (Bloomington, 2018).
- Heywood A. J. "'The most catastrophic question': railway development and military strategy in late imperial Russia' in *Railways and International Politics: Paths of Empire*, eds T. G. Otte and Keith Nielson (Abingdon, 2006).
- Heywood A. J. "'The most catastrophic question': railway development and military strategy in late imperial Russia' in *Russkii sbornik: issledovaniia po istorii Rossii*, eds O. R. Ayrapetov, Miroslav Jovanović, M. A. Kolerov, Bruce Menning, Paul Chaisty, vol. 6 (Moscow, 2009). (In Russian)

- Heywood A. J. 'Women workers in late imperial Russian industry: hiring policy and employer attitudes on the railways to 1914', *Revolutionary Russia*, vol. 34, iss. 2, 2021. <https://doi.org/10.1080/09546545.2021.1995818>
- Kracauer S. *History. The last thing before the last* (Princeton, 1995).
- Senin A. S. 'General Ronzhin and his essay on Russian railways in the First World War', *Novyi istoricheskii vestnik*, no. 4 (38), 2013. (In Russian)
- Senin A. S. *Moscow Railway Junction. 1917–1922* (Moscow, 2004). (In Russian)
- Senin A. S. 'Railway economy of Russia during the First World War: on the issue of "disorder of transport"' in *Trudy po rossievedeniiu*, iss. 1 (Moscow, 2009). (In Russian)
- Senin A. S. *Railway transport of Russia in the era of wars and revolutions (1914–1922)* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Serdiuk V. A. 'Dynamics of Railway Women Numbers in the Russian Empire (by 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)
- Serdiuk V. A. 'Female labor on the railways of Russia and Western Europe during the First World War', *Transportnaia infrastruktura Sibirskogo regiona*, vol. 2, 2015. (In Russian)
- Serdiuk V. A. 'Female Labor at the Railroads of Siberia in the First World War', *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kul'turologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 5 (67), 2016. (In Russian)
- Serdiuk V. A. 'Female labor in the railway service: the life and activities of the ticket clerk O. S. Knushevitskaya (1863–1913)', *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*, vol. 1 (29), 2019. <https://doi.org/10.32516/2303-9922.2019.29.13> (In Russian)
- Serdiuk V. A. 'Female labor on the railways of the Russian Empire: historiographic review', *Vestnik Udmurtskogo universiteta*, Ser. *Istoriia i filologiya*, vol. 31, no. 1, 2021. <https://doi.org/10.35634/2412-9534-2021-31-1-22-33> (In Russian)
- Serdiuk V. A. 'Dynamics of Railway Women Numbers in the Russian Empire (by 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)
- Serdiuk V. A. *Forgotten personnel. Female labor on the railways of the Russian Empire* (Moscow; St Petersburg, 2020). (In Russian)
- Sidorov A. L. 'Railway transport in Russia in the First World War and the aggravation of the economic crisis in the country', *Istoricheskie zapiski*, vol. 26, 1948. (In Russian)

Received: June 12, 2021

Accepted: November 20, 2021