

Женский труд на железнодорожном транспорте Дальнего Востока СССР в 30–40-е гг. XX в.



Ульяна Васильевна Ежеля,
кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Хабаровск.
E-mail: siavassa@yandex.ru

В статье рассматриваются особенности использования женского труда на железнодорожном транспорте Дальнего Востока СССР в годы первых пятилеток, а также в условиях военного времени. Автор даёт оценку социальным, политическим и экономическим аспектам этого общественного явления, показывает его масштабы и историческое значение.

Ключевые слова: Дальний Восток, железные дороги, транспорт, трудовые ресурсы, женский труд, передовики, машинисты.

Women's Labour on Railway Transport in the Far East of the USSR in the 1930–40s.

Ulyana V. Ezhelya, Dr. Sc. (History), associate professor, Far Eastern State Transportation University, Khabarovsk.

This article considers the features of the organization of women's work on the railway transport in the Far East of the USSR during the first five-year plans, and the war as well. The author gives an objective assessment of social, political and economic aspects of this social phenomenon, showing its scale, efficiency, and historical significance.

Key words: Far East, railways, transport, labor, female labor, pace-makers, machinists.

Гигантские хозяйственные задачи, которые пришлось решать советскому государству в предвоенный период, сопровождались явлениями, характерными для нашей страны. В их числе рост городов и городского населения, активное вовлечение женщин в малознакомые для них сферы занятости: промышленность, транспорт, органы власти и управления. К советской женщине и женскому сообществу стали применимы такие понятия, как «мобилизованная труженица» и «женский контингент», поскольку женщины стали неотъемлемой частью трудовых ресурсов бурно развивающейся социалистической экономики.

В сформулированной теме, по мнению автора, можно выделить три взаимосвязанных аспекта: советские женщины — Дальний Восток 30-х гг.

XX в.; советские женщины в годы военных испытаний; труд женщин на железнодорожном транспорте. Каждый из них стал темой разработки. Первой, кто обратился к дальневосточной эпопее советских первопроходцев, среди которых было много девушек и молодых женщин, стала Вера Кетлинская, написавшая книгу о строительстве Комсомольска-на-Амуре. Спустя десятилетия тема обрела научно-историческую актуальность. Н.И. Дубинина исследовала общественную и личную мотивацию молодёжи, откликнувшейся на призыв В. Хетагуровой к девушкам Страны Советов приезжать на Дальний Восток [9; 10]. В работе Э.А. Васильченко, посвящённой женскому социуму, показана роль женщин в 1860—1940 гг., но уже в контексте освоения Дальнего Востока [2].

Вклад дальневосточниц во все отрасли народного хозяйства в годы войны, их непосредственное участие в боевых действиях изучались историками как часть общенациональной борьбы советского народа [4; 6; 7; 11; 19; 21; 29]. Значительный фактический материал по данной проблеме представлен в монографиях Г.А. Докучаева, Г.А. Ткачёвой, в историко-публицистическом издании «Единым дыханием. Хабаровский край в годы Великой Отечественной войны», в работах В.С. Мурманцевой, В.П. Омельчака. Важным источником информации о труде женщин-железнодорожниц в 1930—40-е гг. являются публикации по истории дальневосточного железнодорожного транспорта [1; 5; 8; 12; 13; 14; 15; 17; 18; 20; 26], среди которых особо следует отметить монографию Л.М. Медведевой и статьи И.П. Тесельской [27; 28]. Однако освещение данной темы нельзя считать полным и завершённым, очевидно, что она нуждается в дальнейшей разработке.

Использование женского контингента на железнодорожном транспорте было predetermined факторами объективного и субъективного характера. Причинами (и предпосылками) первого ряда значимости, определившими приход женщин в тяжёлые отрасли народного хозяйства, стали: приоритетная роль отраслей группы «А» в экономике СССР по сравнению с лёгкой промышленностью и инфраструктурой, а также масштабы сооружаемых объектов в условиях низкой механизации работ и сжатых сроков их возведения. Особенно плохо обстояли дела с трудовым обеспечением на Дальнем Востоке, регионе с чрезвычайно низкой плотностью населения. Повышенная потребность в рабочей силе обуславливалась ещё и высокой текучестью трудовых ресурсов практически на всех стройках и предприятиях. Например, коэффициент текучести кадров на Томской железной дороге в 1932 г. составил 47%, а на Забайкальской через год — 68,4%, что стало «рекордом» по сети дорог [13, с. 355]. На Дальнем Востоке помимо указанных были и другие причины, в частности, директивное прекращение использования иностранной рабочей силы и депортация «восточников» в 1930-гг. из региона [2, с. 125—127]. Такой фактор, как низкая заработная плата работников-мужчин (рабочих и простых служащих), вызвал необходимость включения в производство и женщин (жён, дочерей). Более того, многие женщины стремились осваивать высокооплачиваемые «мужские» профессии, чтобы обеспечить

себе стабильное материальное положение. В частности, потеря кормильца вынуждала женщин, оставшихся с маленькими детьми, осваивать самые трудные профессии, даже такие, как машинист поезда [2, с. 171; 23, с. 179]. Стремление молодых работниц участвовать в стахановском движении, стать передовыми, позволяло им утверждать свои силы и возможности. Слово «первая» (помощник машиниста, машинист, тракторист, комбайнёр, лётчица, капитан и т.д.) имело для женщин свою магию воздействия, заслуженно выделяя лучших из многих других [2, с. 163; 17, с. 198].

Репрессии 1930-х гг. и начавшаяся война ужесточили конструкцию советской экономики. Журналист А. Сутурин с горечью отмечал: «...сотни железнодорожников канули в вечность... из арестованных в 37—38 гг. вернулись лишь единицы» [25, с. 53—66; 29]. Не миновала эта участь и женщин. Огромную массу мужчин-заклѳченных использовали на тяжѳлых работах по прокладке дорог и тоннелей, а обязанности, связанные с вождением и обслуживанием локомотивов, осваивали совсем молодые выпускники ФЗУ и женщины. И, наконец, угроза войны на два фронта предполагала готовность в равной степени мужского и женского населения к возможным испытаниям. В 1930-е гг. общесоюзная подготовка советской молодѳжи к труду и обороне (ГТО) в огромной степени способствовала её физическому развитию и военно-патриотическому воспитанию. Война проверила на прочность советскую систему общественно-трудоуых отношений.

Железнодорожный транспорт в XX в. был основным перевозчиком грузов в стране. В годы первых советских пятилеток он обрѳл новое дыхание и работал на полную мощность. С 1928 по 1932 г. вес перевозимого по стальным магистралям груза увеличился на 113,7 млн т, а с 1932 по 1937 г. — на 249,5 млн т (1-е место в Европе и 2-е в мире). Грузооборот российских железных дорог с 1913 по 1937 г. увеличился в 4 раза [3, с. 150]. Менялась и динамика трудовой занятости женщин на железнодорожном транспорте. К примеру, если в 1926 г. доля женщин среди железнодорожников Восточной Сибири составляла 4,8%, то в 1940 г. уже 23,4% [13, с. 360]. В предвоенные годы доля женского труда в отрасли в целом по СССР составила 22,6%, на 1 июня 1942 г. — 39,2%, а на ряде дорог, в том числе Омской и Томской, — 55—58% [13, с. 466]. В 1939 г. десятки женщин в СССР работали машинистами и помощниками машинистов, а около 4 тыс. заканчивали подготовку на помощников машиниста. Зинаида Троицкая, освоившая профессию машиниста, награждѳнная орденом Ленина, была назначена начальником Московско-Окружной железной дороги, что стало первым подобного рода случаем в истории железнодорожного транспорта [3, с. 168]. По её инициативе в Хабаровском локомотивном депо 1 января 1939 г. для женщин открылись курсы по подготовке помощников машиниста. Завершили обучение около 20 чел., но остались работать на паровозе немногие. Лишь три женщины, приобретя практический опыт и выдержав установленные испытания, получили право управления паровозом, и среди них — И.И. Растольная, единственная женщина-машинист на Дальнем

Востоке, проработавшая на паровозе до выхода на пенсию. Слесарем по изготовлению метизов работала Р.И. Школьная, вручную нарезая гайки; в качестве слесаря по ремонту точных приборов трудилась З.П. Савченко. М. Мельниченко довелось работать и на заправке, и слесарем, и машинистом молота [20, с. 33–88]. Кроме И.И. Растольной машинистами паровозов на Дальневосточной железной дороге трудились Н.П. Сабина-на-Вечурко — в Бикинском депо, Ф. Островская — в депо Первая Речка, М. Гумениченко-Прислонова, В.И. Малеева — на Комсомольском отделении [5, с. 96; 8, с. 116; 20, с. 34; 15, с. 138]. Помощниками машинистов работали А. Сажина — в депо Облучье, Л.А. Вдовиченко — в депо Первая Речка, а также Н. Каменева, Е. Изотова, О. Миляева, А. Куприенко и многие другие [18, с. 60–61].

Ветеран труда Н.П. Сабина-на-Вечурко вспоминала, как в начале войны пришла работать в Бикинское депо учеником слесаря. Овладев этой специальностью, по примеру других девчат решила пойти кочегаром на паровоз. Уже во время первого рейса она поняла, что сможет работать. Затем стала помощником машиниста, машинистом, была в составе 46-й особого резерва железнодорожной колонны.

Знакомясь с трудовыми биографиями женщин, которым довелось работать в военные годы, можно только поражаться их мужеству и силе воли. Например, А. Мамаева с 1938 г. начала на железной дороге чернорабочей, потом обучилась на слесаря и довольно долго работала по этой специальности. Осознав, что сможет добиться большего, освоила специальность помощника машиниста. За отличную работу получила награду наркома, а в начале войны она сдала экзамены на машиниста. Оставшись с четырьмя детьми после смерти мужа, А. Мамаева при поддержке руководства депо станции Завитая смогла устроить детей в детские учреждения и снова взялась за дело [11, с. 100].

На железных дорогах Восточной Сибири в 1939 г. на курсах обучения были заняты более 1320 женщин, 86 из них стали помощниками машинистов, 34 — машинистами электростанций. В феврале 1940 г. в локомотивном депо ст. Слюдянка была создана первая в Восточно-Сибирском регионе женская паровозная бригада, которую возглавила В.П. Григорьева [13, с. 361].

Вовлечение женщин в трудоёмкие производственные процессы имело свои последствия. В частности, оказалось, что администрация не была готова обеспечить необходимые условия охраны их труда. Как отмечают исследователи, имели место незаконные увольнения беременных женщин, снижение их заработной платы, отказ в приёме на работу [13, с. 337; 2, с. 157]. Катастрофически не хватало жилья для семей железнодорожников, огромным дефицитом были места в детских дошкольных учреждениях. Для общественного мнения были характерны «патриархальные» взгляды на трудящихся женщин: «не бабье это дело». Советский государственный аппарат в 1930-е гг. пытался по возможности решать насущные вопросы социально-бытовой обустроенности тружениц. Это были правительственные постановления и мероприятия общегосударственного

характера, а также распоряжения — ведомственные, районные, конкретно касающиеся женского труда и здоровья. Тогда и закладывались основы советской социальной политики в отношении трудящихся женщин (что спустя десятилетия специалисты назовут гендерной политикой).

Большое значение для закрепления кадров на железнодорожном транспорте Дальнего Востока имело принятое в 1933 г. постановление ЦИК и СНК СССР о новых льготах для дальневосточников, согласно которому, в частности, с 1 января 1934 г. предусматривалось повышение заработной платы работников транспорта и связи на 20% [2, с. 133]. Увеличивалось количество мест в детских садах и яслях за счёт строительства новых дошкольных учреждений, активно возводились детские спортивные площадки и летние оздоровительные лагеря. Хотя до удовлетворительного решения этой проблемы было далеко. С 1933 г. в ведомстве НКПС стала складываться система снабжения железнодорожников через ОРСы — отделы рабочего снабжения. Они занимались организацией торговли продовольственными и промышленными товарами, общественного питания, бытового обслуживания железнодорожников и их семей. В целом по стране система ОРСов охватывала более 6,3 млн железнодорожников. В 1943 г. было создано Дорожное управление рабочего снабжения (ДОРУРС), благодаря которому обеспечение работников Дальневосточной железной дороги, особенно на линейных станциях, стало более стабильным [2, с. 149—150, 8, с. 121].

Формировалась практика подчёркнуто уважительного отношения к передовикам из числа женщин, что было выгодно советскому государству и потому имело широкий общественный резонанс благодаря прессе и радио. Заслуженных лидеров производства выдвигали делегатами съездов, на командные должности, представляли к правительственным наградам. В 1940 г. на Восточно-Сибирской железной дороге 52 женщины были рекомендованы на командные должности, 24 награждены орденами и медалями [13, с. 361]. Как известно, в 1933 г. решением советского правительства была установлена высшая награда в системе НКПС — знак «Почётному железнодорожнику». Одними из первых среди женщин обладательницами высшего отличия стали машинисты паровозов З. Троицкая, Е. Питерская, Е. Чухнюк [22; 24], а вслед за ними — десятки тружениц, среди них — машинисты Комсомольского отделения ДВЖД М.И. Фадеева и Е.М. Шинакова, получившие награду в военном 1942 г. [14, с. 16]. В 1936 г. в СССР был установлен профессиональный праздник — День железнодорожника. В 1937 г. численность женщин составила 18% от общего количества работающих на железнодорожном транспорте [3, с. 168].

В то же время на женщин, занятых на производстве, в полной мере стали распространяться все административно-правовые санкции, касавшиеся дисциплины труда. Так, в 1938—1940 гг. вышли указы Президиума ВС СССР, определявшие степень ответственности за самовольный уход работников с предприятий, недоброкачественную продукцию, прогулы без уважительных причин. В числе достаточно жёстких мер, назван-

ных в соответствующих государственных актах, — тюремный срок от 2 до 4 месяцев, исправительно-трудовое наказание по месту работы на срок до 6 месяцев с удержанием до 25% зарплаты [13, с. 353]. Такими способами боролись с текучестью кадров, срывами высоких производственных планов «сталинских пятилеток».

В 1943—45 гг. на севере Хабаровского края возводились участки Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Среди строителей и геодезистов-изыскателей были молодые специалисты, приехавшие из разных уголков страны, часто по комсомольским путёвкам. В феврале 1938 г. в пос. Свободный прибыли пять комсомольцев из Крыма под руководством члена ГК ВЛКСМ В. Селенковой. Им предстояло принять участие в строительстве участка Ургал — Известковая. Бригада В. Селенковой укладывала 4 км за смену. На этой же трассе работала изыскателем москвичка Е. Сурмина, а также многие девушки-хетагуровки [1, с. 103].

Среди тружениц 40-х гг. были такие, чьи имена известны очень немногим или не известны вовсе. Воспоминания о них и той работе, которую им довелось выполнять, вошли в книгу «Дальневосточное ожерелье». В 1943—1945 гг. на севере Хабаровского края возводилась трасса Комсомольск-Совгавань, значительная часть которой прокладывалась сквозь хребет Сихотэ-Алиня. Работать приходилось на скальных прижимах в лютые морозы день и ночь. Вот строки о женском труде на этом участке: «Женщины-каменотёсы, подвязанные на верёвках, очищали склоны косогоров от нависших камней и валунов, от сплавного грунта. После планировки отвалов скального грунта трасса ложилась на своё место». На строительстве этого участка наряду с мужчинами работали бригады женщин-каменотёсов (бригадир Леонова), землекопов (бригадиры Журавлёва, Иванова). Строители трассы выполняли по 800—1000% плана (!), и в 1945 г. из числа ударников были досрочно освобождены 361 чел. На одной из скал вблизи станции «Кузнецовский» руками строителей железнодорожной трассы, построенной в рекордно короткие сроки, высечены слова: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью» [1, с. 94—96]. Работа была выполнена, летом 1945 г. страна получила новый стальной путь, ведущий к Тихому океану.

Железнодорожный транспорт в силу своих технических особенностей являлся бесспорным лидером в военных перевозках. В период Великой Отечественной им было выполнено более 70% общего объёма перевозок. О проблемах военного времени, в частности о нехватке железнодорожных кадров, свидетельствовало то, что в мае 1942 г. железнодорожников перестали призывать на фронт. Более того, возвращались на рабочие места специалисты и рабочие, непосредственно связанные с грузовыми перевозками. Особо значимым было введение военного положения на всех железнодорожных дорогах в апреле 1943 г. Все тяготы и трудности военного времени легли на плечи женщин, заменивших ушедших на фронт мужчин. Всего в системе НКПС за 1942—1945 гг. число женщин-работниц увеличилось почти в три раза. Только вновь принятых женщин на 26 железных дорогах страны было более 35 тыс. [19, с. 49]. В 1941 г.

на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД) работали 1924 женщины, в декабре того же года — 5763. В 1942 г. на дорогу пришло работать ещё 3618 женщин. В целях закрепления молодых работниц была расширена сеть детских учреждений. На 1 марта 1943 г. количество коек в ведомственных детсадах и яслях ДВЖД увеличилось до 3021 (довоенный показатель составлял 1360 коек). За годы войны удельный вес женщин и подростков, привлечённых для работы на железной дороге, составил 62% [26, с. 47—48].

Машинист Комсомольского отделения В. Тяпкин, которому в 20 лет довелось руководить паровозной бригадой, рассказывал о самоотверженной работе молодёжи на трудных участках в военные годы. Дистанции пути были оголены, и мужчин-путейцев почти полностью заменили женщины и дети. Кочегарами работали 14—15-летние подростки, среди которых были и девочки. Женские комсомольско-молодёжные бригады возглавляли Е. Скотникова, Е. Ващенко, Е. Воробей и другие девушки. После трудного рейса хотелось выспаться, но дежурный вручал им порцию пайкового хлеба и отправлял в очередную поездку. Помощником молодого машиниста работала М. Гумениченко, а кочегаром Ф. Котенко. По двое-четверо суток они не покидали рабочие места, спали по 2—3 часа. В месяц на каждого приходилось по 25 поездок вместо 12—13, установленных в мирное время. Работали «на втором дыхании» [8, с. 116].

Говоря о женском труде на железнодорожном транспорте как о социально-экономическом и историческом явлении в нашей стране, нужно подчеркнуть, что в этот период отмечено развитие государственно-нормативной базы в области охраны женского труда, а также социально-бытовой обустроенности транспортников Дальнего Востока. Женщина-железнодорожница стала одним из символов советской эпохи и её неотъемлемой частью. Вместе с тем очевидно, что женский труд на железной дороге занял определённое место в ряду социальных причин падения уровня рождаемости.

Исторический опыт мирового сообщества в XX в. показывает, что СССР был единственной страной, где женщины выполняли тяжёлую и опасную для здоровья работу на железнодорожном транспорте не только в экстремальный период 30—40-х гг., но и в послевоенное время. Женщины-машинисты (паровозов, а затем тепловозов), доработав в этом качестве до пенсионного возраста, последовательниц не оставили. Эта тяжёлая работа не стала и не могла стать традиционной для женщин. Согласно данным В.С. Мурманцевой, в европейских странах во время Второй мировой войны женщины участвовали в промышленном производстве, однако между СССР и этими странами имелась существенная разница как в масштабах привлечения женского труда, так и в сферах его реализации. Причины указанных различий, по нашему мнению, не в преимуществе социалистической экономики и политики, а в национальном менталитете, историческом развитии и, конечно, в масштабах угрозы, нависшей над нашей страной, когда экстремальность ситуации породила (или закрепила) специфические формы женского общественного труда.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бабий В.И. Дальневосточное ожерелье / В.И. Бабий, В.Ф. Зуев, С.А. Шатохин. Комсомольск-на-Амуре: Кн. изд-во, 1997. 80 с.
2. Васильченко Э.А. Женский социум на Дальнем Востоке (1860—1940). Иваново: Издат. центр «Юнона», 2000. 215 с.
3. Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог в СССР. М., 1939. 180 с.
4. Гоголев Н.А. Дальневосточники — фронту. Хабаровск: Кн. изд-во, 1967. 120 с.
5. Дальневосточная магистраль России / сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. 352 с.
6. Дальневосточники в Великой Отечественной: очерки / С.С. Бевз [и др.]. Хабаровск: Кн. изд-во, 1973. 152 с.
7. Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны / сост. И. Черняева. М.: Наука, 1973. 424 с.
8. Дорога сквозь века: Дальневосточной железной дороге — 110 лет / сост. Т.И. Гладких. Хабаровск: Группа компаний «Платина», 2007. 320 с.
9. Дубинина Н.И. Дальневосточницы в борьбе и труде: исторический очерк. 1917—1941. Хабаровск: Кн. изд-во, 1982. 176 с.
10. Дубинина Н.И. Ты позови, Дальний Восток! Хетагуровское движение девушек-патриоток: исторический очерк. 1937—1939. Хабаровск: Кн. изд-во, 1987. 176 с.
11. Единым дыханием: Хабаровский край в годы Великой Отечественной войны / сост. М.О. Шамова. Хабаровск: Кн. изд-во, 1985. 208 с.
12. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Транспорт, 1985.
13. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2 т. / под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. Т. 1. 416 с.
14. Зуев В.Ф. Золотой фонд магистрали. Хабаровск: Частная коллекция, 2007. 192 с.
15. Комсомольская магистраль: очерки, воспоминания, статьи. Хабаровск: Кн. изд-во, 1982. 376 с.
16. Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 3. Великий российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. М., 2010. 492 с.
17. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20—30-е гг. XX в.). Владивосток: Дальнаука, 2002. 244 с.
18. Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941—1945). Владивосток: Дальнаука, 2005. 152 с.
19. Мурманцева В.С. Советские женщины в Великой Отечественной войне: 1941—1945. М.: Мысль. 1979. 293 с.
20. На стальных магистралях. Хабаровскому локомотивному депо — 40 лет: Очерки, документы, статьи. Хабаровск: Кн. изд-во, 1976. 480 с.
21. Омельчак В.П. По зову любимой Родины: Амурцы в Великой Отечественной войне. Благовещенск: Кн. изд-во, 1985. 112 с.
22. Островский А. Первая женщина-машинист // Октябрьская магистраль. 2008. № 10.
23. Пушкарёва Н.Л. Гендерная система советской и постсоветской России (к постановке вопроса) // Русский вопрос: история и современность: материалы VI Международ. науч.-практ. конф. Омск: Издат. дом «Наука», 2007. С 178—181.
24. Сигида А. Просто Лена: О Герое Социалистического Труда Е.М. Чухнюк // Гудок. 2010. № 46. С. 7.
25. Сутурин А. Дело краевого масштаба. Хабаровск: Кн. изд-во, 1991. 304 с.
26. Тесельская И.П. Дальневосточная железная дорога в начальный период Великой Отечественной войны // Войны и конфликты XX в. в судьбах дальневосточников. Вып. 1. Дальний Восток России в годы Великой Отечественной войны. Хабаровск: Хабар. краев. музей им. Н.И. Гродекова, 2010. С. 40—51.
27. Тесельская И.П. Железные дороги советского Дальнего Востока в период подготовки к войне с милитаристской Японией (1945 г.) // Шестые Гродековские чтения: материалы межрегион. науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы исследования российской цивилизации на Дальнем Востоке». Хабаровск: Хабар. краев. музей им. Н.И. Гродекова, 2009. Т. 3. С. 5—11.
28. Тихоокеанская звезда. Хабаровск, 1937. 15 мая.
29. Ткачёва Г.А. Оборонно-экономический потенциал Дальнего Востока СССР в 1941—1945 гг. Владивосток, 2005. 331 с.