

В. А. Сердюк**Женский труд на железнодорожной службе: жизнь и деятельность билетного кассира О. С. Кнушевицкой (1863—1913 гг.)**

Статья посвящена жизнедеятельности билетного кассира Московско-Нижегородской железной дороги Ольги Степановны Кнушевицкой, долгое время считавшейся первой железнодорожницей России. С учетом достижений отечественной историографии и на основе широкого круга источников, в том числе впервые вводимых в научный оборот, выяснены причины и обстоятельства приема О. С. Кнушевицкой на службу, рассмотрен ее дальнейший жизненный путь. Описываемые события поставлены в широкий исторический контекст: строительство сети железных дорог в Российской империи в конце 1850-х — начале 1860-х годов, влияние на этот процесс французских предпринимателей и инженеров, проблема использования женского труда в железнодорожной отрасли в целом. Сделан вывод, что вопреки устоявшемуся в историографии мнению Кнушевицкая не являлась первой женщиной на железнодорожной службе России, хотя может заслуженно считаться первой женщиной — билетным кассиром.

Ключевые слова: Российская империя, железная дорога, Главное общество российских железных дорог, женский труд, О. С. Кнушевицкая.

В настоящее время женский труд распространен во всех сферах общественной жизни, в том числе в железнодорожной отрасли. Совокупная доля женщин среди работников ОАО «РЖД» в 2017 г. составила 31,3%, при этом они заняли 52,6% всех должностей руководителей и специалистов компании [38]. Стабильное функционирование железных дорог без женщин ныне представляется невозможным как в России, так и за рубежом.

Между тем в середине XIX века, в начальный период развития железнодорожного транспорта, положение было иным. Служба на железных дорогах прочно ассоциировалась с трудом мужчин, считаясь сугубо мужской сферой деятельности. Низкий уровень механизации вызывал потребность в мужской рабочей силе, не позволяя женщинам претендовать на занятие большинства должностей, требовавших приложения значительных физических усилий. Получение же специального образования и последующее трудоустройство на высококвалифицированные места затруднялось укоренившимися во многих странах патриархальными представлениями о женщине как хранительнице семейного очага, удел которой — воспитание детей и выполнение домашних обязанностей. По словам английского историка Розы Мафесон, основанная в 1833 г. Большая западная железная дорога (англ. Great Western Railway), связывавшая юго-запад Англии, Западные земли и Южный Уэльс с Лондоном, представляла собой «грандиозный патриархальный институт, отстаивавший ценности своего времени»: представление о том, что «мир железных дорог — это мужской мир» (a masculine world) [95, p. 8], попасть в который женщинам было непросто. В США ситуация была аналогичной, поэтому неудивительно, что «по большей части имена и трудовые будни первых железнодорожниц навсегда потеряны для истории» [93, p. 2]. «Забытый персонал», «забытая рабочая сила» — такие эпитеты употребляют западные исследователи по отношению к женщинам, трудившимся на железных дорогах в XIX веке [97; 98].

Справедливы подобные эпитеты и для истории железных дорог России. В первом железнодорожном периодическом издании «Газета железных дорог и пароходства», вышедшем в свет 7 мая 1867 г., прямо заявлялось: «История нашего железнодорожного дела представляет много любопытных фактов, которые прошли незамеченными или скрылись в архивах» [78, с. 2]. Несмотря на минувшие с тех пор полтора столетия, деятельность

© Сердюк В. А., 2019

первых российских железнодорожниц по большей части прошла незамеченной для железнодорожной историографии. Исключением стала лишь одна из них — Ольга Степановна Кнушевицкая, биография которой удостоилась на удивление пристального внимания, поскольку в Российской империи ее было принято именовать не иначе как «первой железнодорожницей России». Некоторые даже с гордостью заявляли: «Мы намного опередили ученых мореплавателей (англичан), так как первая женщина — агент железных дорог появилась не в Западной Европе, а у нас в России» [36, с. 8].

10 апреля 1863 г. О. С. Кнушевицкую взяли на должность билетного кассира ст. Вязники (на тот момент — «Вязниковская») Московско-Нижегородской железной дороги. Новость о занятии должности на железнодорожной станции не мужчиной, как это было принято, а девушкой вызвала массу откликов в периодической печати. Среди них были как издания, рассчитанные на солидную (почтенную) публику [6, с. 190—191; 15, с. 12], так и газеты, ориентирующиеся на самый широкий круг читателей, в том числе «из народной среды» [18; 28; 47, с. 407; 59, с. 311]. По большей части это были органы либерального толка. Характерно, что ни в одной из первых публикаций О. С. Кнушевицкую не называли первой железнодорожницей России, вместе с тем признавая, что произошедшее — «дело новое», «первый шаг» к женской эмансипации. Не оставив без внимания известие о назначении Кнушевицкой, издатели парадоксально быстро об этом позабыли.

Четверть века спустя, 9 апреля 1888 г., анонимный автор «позволил себе напомнить русскому обществу или хотя бы той частичке его, которая сочувственнее и более чутко других относилась всегда к судьбам русской женщины, что *завтра* (здесь и далее выделено нами. — В. С.), 10 апреля этого года, исполняется 25 лет скромной, не бросающейся в глаза, но поистине заслуживающей глубокого уважения — службы *первой женщины, вступившей на поприще железнодорожной деятельности*». Инкогнито назвал О. С. Кнушевицкую «первой пионеркой женского труда» [16, с. 2]. Обратим внимание — «письмо в редакцию» было написано человеком, точно знавшим, когда будет опубликовано это «напоминание русскому обществу». Учитывая, что речь идет именно о письме, скорость доставки которого зависела от оперативности почты, можно предположить, что автором «напоминания» являлся сотрудник периодического издания, а не простой читатель. Ссылаясь на публикацию «Новостей и биржевой газеты», остальные газеты с некоторым удивлением отреагировали: «Как, однако, недавно русская женщина вступила на арену скромной и самостоятельной деятельности!», присоединившись к «сердечным приветствиям первой пионерки женского труда на железнодорожном поприще» [69, с. 2]. Таким образом, в год 25-летия пребывания О. С. Кнушевицкой на железнодорожной службе пресса присвоила ей титул «первой железнодорожницы России».

Наибольшего внимания фигура Кнушевицкой удостоилась в 1903 г. и 1913 г., когда праздновались соответственно 40-летний [2; 4; 39; 60, с. 3; 76] и 50-летний [36; 52; 53, с. 2; 54; 90; 92, с. 2] юбилеи ее службы. Именно тогда о ней заговорила, среди прочего, корпоративная пресса и железнодорожное начальство. Цитируя слова начальника Николаевской дороги И. К. Ивановского, назвавшего О. С. Кнушевицкую «первой женщиной на железнодорожной службе», только железнодорожная газета «Семафор» заняла выжидательную позицию: «С этим спорить мы не будем: кто знает больше, тот пусть и утверждает» [37, с. 2]. Все же остальные издания с этого времени стали ссылаться на Кнушевицкую, вспоминая, «при каких условиях впервые поступала русская женщина на трудовой путь и как тяжело досталось ей то положение, которое заняла она в настоящее время на железных дорогах» [82, с. 10]. Дореволюционные авторы были ближе всего к написанию как можно более полной биографии Кнушевицкой, однако этого так и не сделали.

В 1960-е гг., работая с дореволюционной периодической печатью, научный сотрудник краеведческого музея г. Вязники (Владимирская область) В. Н. Маштафаров обнаружил сведения о праздновании сорокалетнего юбилея службы О. С. Кнушевицкой [31]. В 1987 г. другой владимирский краевед, В. М. Герасимов, упомянул о ней как о «первой русской женщине, принятой на работу на железнодорожный транспорт» [9, с. 4]. Поскольку местные архивы не содержали никаких сведений о Кнушевицкой, единственным источником информации для краеведов оказались периодические издания, вышедшие до 1917 г., с присущими им достоинствами и недостатками. Судя по всему, в советский период об О. С. Кнушевицкой писали только в периодической печати Поволжского региона, и лишь в начале XXI века о ней вновь стало известно в масштабах всей страны.

В современный период о Кнушевицкой как о «первой женщине-железнодорожнице в России» говорится в научно-популярном издании председателя Всероссийского общества любителей железных дорог А. Б. Вульфова [8, с. 121], в статье Л. Двоскиной [14], в корпоративных средствах массовой информации ОАО «РЖД» — газетах «Путь и путевое хозяйство» [26], «Гудок» [57, пол. 3; 75, пол. 6; 89, пол. 7], тематической телепередаче «Дорожная грамота» [17], на специализированных сайтах сети Интернет [29; 88]. В таком же статусе она предстает в печатных и электронных энциклопедиях регионального и всероссийского уровней [34, с. 84; 35, с. 149—152; 43].

Таким образом, сначала дореволюционные, затем советские, а позднее и постсоветские авторы, на первый взгляд, весьма подробно изучили биографию О. С. Кнушевицкой: установили дату и место принятия ее на железнодорожную службу, выяснили размеры должностного оклада, очертили круг служебных обязанностей, раскрыли некоторые детали личной жизни и даже обнаружили фотопортрет. В дореволюционный период на основе имевшейся информации она была прозвана «первой железнодорожницей России». Активно тиражируют данный тезис и современные авторы. Однако источники, обнаруженные в Российском государственном историческом архиве (РГИА) и Центральном государственном архиве города Москвы (ЦГА Москвы), дают основания поставить первенство О. С. Кнушевицкой под сомнение.

Отсюда главная цель статьи — реконструкция биографии Кнушевицкой на основе систематизации и верификации как уже имеющейся информации, так и нового архивного материала.

Анализ информации, содержащейся в опубликованных на сегодняшний день источниках, позволяет заключить, что биография О. С. Кнушевицкой изобилует значительным количеством неточностей и пробелов. Отсутствуют сведения о годах ее жизни, информация о семье, социальном происхождении, по-разному освещены детали ее приема на железнодорожную службу. Как и нижегородские краеведы в советское время, современные авторы ссылаются на сведения, почерпнутые из периодических изданий столетней давности. В первую очередь используются заметки, посвященные празднованию сорокалетнего и пятидесятилетнего юбилеев трудовой деятельности Кнушевицкой. К сожалению, заимствованная из них информация зачастую не подвергается критическому анализу. Например, в одной из заметок в рассказе о приеме девушки на службу в 1863 г. говорится: «...директором [Московско-Нижегородской] дороги был тогда Иван Федорович Кениг, который при проезде по линии тогдашнего министра графа Бобринского представил ему Кнушевицкую как первую женщину в России, вступившую на поприще общественной службы» [76]. Однако в опубликованных в 1903 г. воспоминаниях самой О. С. Кнушевицкой не отображен факт встречи с министром путей сообщения [39], которым в те годы мог быть только П. П. Мельников, а не упоминаемый в заметке граф В. А. Бобринский. Кроме того, должность П. П. Мельникова официально именовалась «Главноуправляю-

ший путей сообщения и публичных зданий», поскольку Министерство путей сообщения и соответствующий пост министра появились только в 1865 г. Маловероятно, чтобы О. С. Кнушевицкая, до деталей помнившая обстоятельства собственного приема на службу, могла забыть о встрече с одним из самых известных ученых и инженеров того времени. Граф В. А. Бобринский занял пост министра путей сообщения лишь в 1869 г., когда И. Ф. Кениг являлся уже директором Николаевской железной дороги [56, с. 63].

Не верифицируя информацию, современные исследователи порой утверждают (вслед за автором процитированной выше заметки), что разрешение о приеме О. С. Кнушевицкой на должность билетного кассира было дано Министерством путей сообщения в 1863 г. [26; 31; 88]. Выдвигаются бездоказательные версии, что ее отец лично ездил в Санкт-Петербург и «долго обивал пороги различных ведомств» [9, с. 4] ради дочери, которой пришлось ехать в столицу и сдавать экзамены на соответствие должности. Утверждают даже, что она была принята на службу приказом министра путей сообщения в 1881 г. [75, пол. 6]. Приведенные примеры демонстрируют, что имеющиеся в дореволюционной печати сведения о «первой железнодорожнице» требуют тщательной проверки.

О. С. Кнушевицкая родилась 2 июня 1845 года в г. Нарва Санкт-Петербургской губернии. Ее отцом был Степан Ильич Кнушевицкий (р. 28 марта 1814 г.), уроженец Гродненской губернии. С. И. Кнушевицкий окончил военное учебное заведение в г. Пскове, дослужился до коллежского регистратора — чина XIV класса по Табели о рангах, равного армейскому чину прапорщика. Данный чин присваивался людям, вступившим на путь государственной службы из «низов».

8 сентября 1844 г. С. И. Кнушевицкий вступил в брак с Натальей Филипповой (р. 4 августа 1826 г.). В браке родилось семеро детей: Ольга (2 июня 1845 г.), Анастасия (2 октября 1847 г.), Николай (13 августа 1849 г.), Мария (22 июня 1851 г.), Александр (4 мая 1858 г.), Людмила (23 мая 1863 г.) и Лидия (8 марта 1865 г.) [65, л. 2]. Вся семья была православного вероисповедания.

В 1859 г. С. И. Кнушевицкий перешел на службу в образовавшееся двумя годами ранее Главное общество российских железных дорог (ГОРЖД, фр. Grande Societe des Chemins de Fer Russes). Потерпев поражение в Крымской войне (1853—1856 гг.) во многом из-за технического отставания от стран Западной Европы, Россия обратилась к иностранным инвестициям и опыту. В преамбуле указа «О сооружении первой сети железных дорог в России», подписанного Александром II в 1857 г., утверждалось, что «для удобства и скорости лучше обратиться, по примеру всех других стран, предпочтительно к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной; к последней и в том внимании, чтобы воспользоваться значительной опытностью, приобретенной при устройстве многих тысяч верст железных дорог на Западе Европы» [24, с. 73]. Выбор пал на Францию. Сближение с Францией ассоциировалось в глазах европейского общественного мнения с разворотом России от консервативного курса к новому, либеральному [23, с. 25].

26 января 1857 г. Александр II подписал указ об учреждении ГОРЖД с целью постройки и эксплуатации в Российской империи сети железных дорог. Главное общество было образовано преимущественно французскими предпринимателями [12, с. 25—26] (как утверждали некоторые — «приведено на буксире из Франции» [72, с. 3]), хотя и отечественный капитал в нем также был представлен. Во главе учредителей стоял французский банк «Креди мобилъе» (фр. Societe Generale du Credit Mobilier) — один из самых важных финансовых институтов мира середины XIX века, финансировавший строительство множества железных дорог на европейском континенте [96, р. 13—25]. Преобладающее влияние среди учредителей Главного общества получили братья Перейра, конкурировавшие в Западной Европе с Ротшильдами за право получения железно-

дорожных концессий [83, с. 49]. Братья были не только финансистами, но и инженерами-практиками: Исаак являлся директором железнодорожной компании между Парижем и Лионом, Эмиль — председателем Совета Управления южных железных дорог Франции [50, с. 3—4]. Вследствие влияния братьев Перейра сооружение и первоначальная эксплуатация дорог ГОРЖД осуществлялись под руководством французских инженеров и специалистов, получивших образование в парижской Национальной школе мостов и дорог — старейшем в мире гражданском инженерном учебном заведении. Русские инженеры в Главном обществе были в основном заняты на второстепенных, незначительных должностях. Главным директором назначили французского инженера Ш.-Э. Коллиньона, отвечавшего за постройку Санкт-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог в период с 1857 по 1862 г. Естественно поэтому, что порядок организации служб и отчетность на линиях Главного общества были аналогичны действовавшим в то время на французских дорогах [45, с. 1].

Со времени создания Главного общества возобладали французская система постройки и эксплуатации линий, став образцом для организации отечественных центральных и местных органов управления железными дорогами [10, с. 21; 81, с. 193, 210]. По словам А. Н. Фролова, ученого в области сооружения железнодорожного пути и эксплуатации железных дорог, «в инженерном деле почти исключительно, а в железнодорожном по преимуществу нашими учителями явились французы. В силу этого наши управления по организации — сколок французских дорог» [46, с. 11]. Хотя отношение к французской системе среди инженеров было неоднозначным, влияние ее оказалось столь глубоким, что даже действовавшая в 1876—1884 гг. Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в России заимствовала план своей работы у аналогичной французской комиссии 1853 г. [40, с. 27—28].

ГОРЖД построило и эксплуатировало две дороги: Санкт-Петербурго-Варшавскую и Московско-Нижегородскую. В 1868 г. в управление Главному обществу была также передана построенная казной Николаевская дорога. ГОРЖД являлось частным обществом и в соответствии с § 17 своего Устава от 3 ноября 1861 г. обладало правом «выбирать служащих своих всякого рода по собственному усмотрению в России или за границей» [71, с. 433]. Управление делами Главного общества возлагалось на Совет Управления (в большинстве частных железнодорожных обществ аналогичный орган именовался «правлением»), находившийся в г. Санкт-Петербурге и состоящий из 14 членов (как русских подданных, так и иностранцев). От Совета Управления зависело окончательное решение о приеме тех или иных лиц на службу, их увольнение, определение круга служебных обязанностей и назначение должностных окладов [80, с. 44].

20 июля 1859 г., когда ГОРЖД только развернуло свою деятельность, С. И. Кнушевицкий стал кондуктором ст. Луга Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги со штатным окладом жалованья 15 руб. в месяц. С 10 октября 1859 г. он нес службу конторщика на той же линии, получая уже 30 руб. в месяц. С 1860 г. по 1 апреля 1861 г. трудился билетным и товарным кассиром с тем же окладом, после чего был переведен на Московско-Нижегородскую железную дорогу [65, л. 1, 3].

На строящейся в тот момент Московско-Нижегородской дороге ощущалась нехватка опытных кадров, поэтому С. И. Кнушевицкий с ходу занял пост начальника ст. Новки и находился в этой должности с 1 апреля 1861 г. по 1 января 1863 г. Первоначальный оклад С. И. Кнушевицкого равнялся 50 руб. в месяц, с 1 августа — 60 руб. [65, л. 1 об.]. Такие оклады являлись стандартными для начальников станций на большинстве дорог вплоть до начала XX века [22, с. 13]. Должность станционного начальника позволяла иметь служебную трех- или четырехкомнатную квартиру, что являлось подспорьем ввиду много-

численности семьи Кнушевицких. Небольшая ст. Новки располагалась между городами Владимиром и Нижним Новгородом, на участке, открытом для движения со 2 августа 1862 г. С. И. Кнушевицкий быстро освоился на новом месте и за служебные заслуги получил благодарность от начальника эксплуатации [65, л. 19].

1 января 1863 г. С. И. Кнушевицкий стал начальником столь же небольшой ст. Вязники Московско-Нижегородской дороги с окладом в 70 рублей в месяц. Судя по словам О. С. Кнушевицкой, именно тогда, весной 1863 г., в семье зашла речь о ее будущем. Имея аттестат об окончании частного пансиона г. Нарвы, идти в гувернантки Ольга не захотела. Видимо, идея получить разрешение на занятие дочерью должности билетного кассира железнодорожной станции исходила от отца. 9 марта 1863 г. С. И. Кнушевицкий отправил соответствующее прошение на имя директора Московско-Нижегородской дороги И. Ф. Кенига [2, с. 19]. Почему прошение не было отправлено напрямую в г. Санкт-Петербург? Во-первых, И. Ф. Кениг был непосредственным начальником С. И. Кнушевицкого, а нарушать субординацию было запрещено. Во-вторых, Совет Управления предоставил И. Ф. Кенигу чрезвычайно широкие полномочия. С 26 сентября 1862 г. он получил право определять, перемещать и увольнять всех агентов дороги, содержание которых не превышало 1000 рублей в год (т.е. 83 рубля в месяц) [66, л. 38], лишь донося о собственных решениях Совету. Более того, ему было дозволено уволить любого служащего, вне зависимости от получаемого им жалованья, если тот был «замечен в злоупотреблении, неспособности или небрежности» [19, с. 55]. В таких случаях И. Ф. Кениг был обязан объяснить Совету Управления только причину увольнения. Расположившись в г. Санкт-Петербурге рядом с центральными административными учреждениями, ведающими путями сообщения, Совет Управления не мог оперативно следить за функционированием Московско-Нижегородской дороги. Неудивительно поэтому, что, формально являясь высшей инстанцией при определении и увольнении служащих на подведомственных Обществу линиях, по факту Совет Управления доверял в кадровых вопросах директору дороги. Как впоследствии выявила Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в России, это являлось характерной чертой большинства российских правлений дорог: «...объезд линий членами [правлений] с целью осмотра их и личного ознакомления с ходом дела и служащими на линии большей частью не существует в нашей железнодорожной практике» [45, с. 30].

Так или иначе, лично одоблив идею с приемом О. С. Кнушевицкой на должность билетного кассира, уже сам И. Ф. Кениг обратился в Совет Управления с соответствующим ходатайством [2, с. 20]. Чем была вызвана осторожность директора? В последующем О. С. Кнушевицкая вспоминала, что «дело было новое, небывалое, и директор дороги не хотел его решить сам» [там же]. На наш взгляд, свою роль в этом сыграла растиражированная в периодической печати информация о кассирах-мужчинах Московско-Нижегородской дороги, уличенных в начале 1863 г. в крупных хищениях денежных средств [73, с. 110]. 15 мая 1863 г., разбирая данное правонарушение на общем собрании акционеров ГОРЖД, Председатель Совета Управления граф Э. Т. Баранов с сожалением отметил, что среди станционного состава «оказались люди, не оправдавшие доверия Совета», заставив последний «усилить личный контроль на линиях» [44, с. 86—87]. Иными словами, И. Ф. Кениг не хотел рисковать ввиду временно возросшего внимания Совета Управления к станционному составу служащих. В пользу данной версии говорит то, что анонимный автор «О. Я.», приветствовавшая прием О. С. Кнушевицкой на службу в петербургской ежедневной газете «Современное слово», не преминула заметить, как мужчины тогда «крупно насолили Обществу» [28]. Некоторые на этом основании сделали

вывод: «Может быть, единственно только по этому случаю, а не по гуманности, он [И. Ф. Кениг] выбрал женщин» [47, с. 407].

Кроме того, обратившись к коллегиальному мнению Совета Управления по поводу О. С. Кнушевицкой, И. Ф. Кениг оградил себя от появления возможных слухов о «кумовстве» или «протекции» на линии дороги. Средством борьбы с «кумовством» современники считали выбор служащих самим директором или управляющим дороги, но назначение их не иначе как с утверждения Совета Управления или правления дороги [55, с. 62]. Решения, исходящие от коллегиального органа, а не персональные, давали меньше поводов к пересудам.

5 апреля 1863 г. И. Ф. Кениг сообщил С. И. Кнушевицкому, что разрешает пригласить Ольгу к должности, «так как думает, что ответ из Петербурга будет утвердительным» [2, с. 20]. Уверенность И. Ф. Кенига еще раз подтверждает версию, что отсылка к Совету Управления в этом случае была во многом формальным шагом. Прошение в итоге было удовлетворено, и 17-летняя девушка приказом № 60 по Управлению эксплуатации Нижегородской линии от 22 апреля 1863 г. была официально назначена билетным кассиром ст. Вязниковской с 10 апреля 1863 г. с жалованьем 25 рублей в месяц [86, л. 4]. Таким образом, приказ был опубликован позже непосредственного вступления О. С. Кнушевицкой в должность.

Можно предположить, что Совет Управления и лично И. Ф. Кениг рискнули принять на службу девушку благодаря французским модным веяниям. Под влиянием идей эпохи Просвещения к середине XVIII в. во Франции женский труд уже получил распространение [79, с. 67]. На рубеже XVIII—XIX вв., в эпоху Французской революции, местные женщины наравне с мужчинами допускались к отпращиванию обязанностей почтмейстеров, контролеров и их помощников [30, с. 259].

Уже в 1850-х гг. железнодорожные общества начали принимать женщин в свои бюро [1, с. 104]. По словам экономиста П. П. Леруа-Болье и доктора права М. Лемерсье, служившего при правлении Общества западной сети французских железных дорог (“Ouest”), французские компании подали всей Европе пример допущения женщин на службу в органы управления железных дорог [94, р. 342; 48, с. 162]. Примечательно, что должность кассира была первой, которую французские железные дороги предоставили в распоряжение женщинам, и результаты оказались настолько успешны, что к 1883 г. в Обществе западной сети французских железных дорог насчитывалось 116 женщин-кассиров вместе с 2 тыс. барьерных сторожих [94, с. 162—163]. В случае с Московско-Нижегородской дорогой стоит помнить, что ее первым директором был французский инженер Брессон, организовавший управление эксплуатацией и оставивший свой пост в июне 1862 г. Именно при нем 1 апреля 1862 г. на должность переездной сторожихи 24 околотка Московско-Нижегородской дороги в Службу ремонта пути и зданий была принята Ирина Андреевна Харламова. Судя по архивным данным [85, л. 1—2] и воспоминаниям директора И. Ф. Рерберга [61, с. 257—258], она была первой женщиной, принятой на железнодорожную службу на указанной линии. В отличие от О. С. Кнушевицкой жалованье И. А. Харламовой составляло всего лишь 4 рубля в месяц, и без помощи мужа-сторожа, поступившего на службу одновременно с ней, едва смогла бы позволить себе приобретение даже основных продуктов питания и одежды. Весомой «надбавкой» для сторожей и сторожих (особенно семейных) были земельные участки, предоставляемые им в полосе отчуждения. Земельные наделы позволяли выращивать часть продуктов, тем самым улучшая материальное положение данной категории железнодорожников [58, с. 61—62; 33, с. 2]. Впрочем, существует свидетельство еще более раннего приема женщин на железнодорожную службу. В 1874 г. министр путей сообщения А. П. Бобринский дал поручение инженеру

путей сообщения В. Ф. Голубеву, принимавшему участие в строительстве Московско-Казанской, Орловско-Витебской и Балтийской дорог, составить записку о женском труде на железных дорогах России. Получив сведения из Управлений четырех дорог, Голубев отметил, что «служба женщин на Риго-Динабургской дороге ведется с открытия ее, то есть с 1861 года» [63, л. 30 об.], преимущественно на канцелярских должностях.

На французское влияние в приеме О. С. Кнушевицкой на службу косвенно указывают также следующие обстоятельства. 21 марта 1863 г., через полторы недели после подачи на имя И. Ф. Кенига прошения о приеме О. С. Кнушевицкой на службу, еще находящегося на рассмотрении, в Санкт-Петербурге вышла в свет заметка упоминаемой выше «О. Я.» со «Станции N». Посредством печатного слова анонимный автор предложила ГОРЖД принять на службу женщин на должности билетных кассиров, описав их деловые качества и едва не раскрыв фамилию директора дороги: «Говорят, на одной из железных дорог наших благодаря просвещенному взгляду нашего директора вводятся разные реформы и нововведения в администрации ее. Я бы сочла себя счастливой, если бы мое предположение могло дойти до него и если бы он принял на себя труд обсудить его и исходатайствовать у кого и где нужно разрешение о принятии на службу женщин» [49, с. 295]. Другая петербургская газета, обратив внимание читателей на предложение «О. Я.», посчитала своим долгом отметить, что во Франции некоторые обязанности по почтовому ведомству в мелких провинциальных городах с успехом исполнялись женщинами [41, с. 338].

На наш взгляд, появление в печати вышеназванных статей вместе с упоминанием французского опыта нельзя признать случайным.

Во-первых, 29 апреля 1863 г. «О. Я.» написала вторую заметку, став первой, кто сообщил российской публике новость о приеме О. С. Кнушевицкой на должность билетного кассира [28, с. 280]. Есть основания считать, что «О. Я.» имела как минимум косвенное отношение к железнодорожной службе, поскольку соответствующий приказ по Нижегородской линии был опубликован 22 апреля 1863 г., став доступным для публики лишь со слов «О. Я.». При этом официальный текст приказа (с указанием исходящего номера и даты) так и не был опубликован в дореволюционной печати. Кроме того, анонимный автор на этот раз указала собственное местонахождение — «Станция Московско-Нижегородской железной дороги». Вероятно, «О. Я.» лично знала семью Кнушевицких либо же под псевдонимом скрывался кто-то из самих Кнушевицких.

Во-вторых, под «нашим директором» автор явно имела в виду директора Московско-Нижегородской дороги И. Ф. Кенига, поскольку он действительно осуществил ряд административных реформ на линии. В частности, приступив 14 января 1863 г. к управлению Нижегородской дорогой, он сменил французскую административную систему на американскую, а 14 июня 1868 г., возглавив Николаевскую дорогу, поступил наоборот, заменив американскую систему администрации французской [81, с. 39]. Независимо от мотивов эти действия характеризуют Кенига как инженера, хорошо знакомого с зарубежным опытом. В этом ему помогало полученное в Институте инженеров путей сообщения образование, где все лекции читались на французском языке [20, с. 9]. Владея французским в совершенстве, он выучил также немецкий и английский языки. И. Ф. Кениг никогда не считал ни свою опытность, ни познания достаточными, поэтому следил за новейшей литературой по железнодорожному делу, а в 1865 г. по собственному желанию отправился в командировку в Западную Европу. Объясняя цель своей поездки Председателю Совета Управления графу Э. Т. Баранову, он писал: «Разные подробности эксплуатации... составляют весьма много предметов, подлежащих изучению и сравнению с тем, что существует у нас, и хотя я стараюсь пользоваться для сей цели всеми находящимися

в печати сочинениями, но полагаю, что наглядное изучение и живое слово действующих лиц может принести более пользы и даст средства усовершенствованием введенной у нас системы достигнуть во всех частях управления лучших результатов» [19, с. 56].

Слова Кенига лишней раз свидетельствуют, что либерально настроенная общественность 1860—1870-х гг. ориентировалась не только на западноевропейскую мысль, но и на присущие Западу социально-политические модели как на ценнейший и заслуживающий внимания опыт [62, с. 138—139]. Правительство отнюдь не являлось по отношению к российскому обществу «ведущим», не было замкнутым и неподвластным влиянию общественного мнения, не говоря уже о Совете Управления ГОРЖД. Бюрократы жили в том же кругу идей, что и критики существовавших порядков. Все они были подвержены интеллектуальной моде, конъюнктуре, веяниям времени [74, с. 157]. К модным веяниям относились тогда дискуссии о положении женщины в обществе. Не случайно известие о приеме О. С. Кнушевицкой на железнодорожную службу вызвало широкий отклик в периодической печати. Так что совершенно прав был один из идеологов народнического движения П. Н. Ткачев, утверждавший в 1868 г., что «никогда о женщинах не говорили так много, никогда права их не заявлялись с такой энергией и настойчивостью, как теперь. В Америке, Англии, Франции, Германии, Испании и даже у нас, в России, принимаются разные практические меры для уравнивания мужчин и женщин в экономической области труда, для доставления им средств к самостоятельному и независимому существованию» [13, с. III]. В этой связи попытку «продать» решение о приеме О. С. Кнушевицкой на службу с помощью общественно-политической прессы можно признать успешной.

Наконец, важным мотивом к приему женщин на железнодорожную службу была материальная выгода — труд женщин обходился дешевле мужского как в России, так и за рубежом. Показателен в этом отношении пятый Общий съезд представителей железных дорог, состоявшийся в Санкт-Петербурге в ноябре 1873 г. На Съезде члены правлений обществ, директора и управляющие дорог (среди них директора Николаевской и Московско-Нижегородской дорог И. Ф. Кениг и И. Ф. Рерберг соответственно) обсуждали возникший вопрос о недопущении женщин на железнодорожную службу. В соответствии с приказом министра путей сообщения, основанном на правительственном указе от 14 января 1871 г., прием женщин на любые должности на железных дорогах воспрещался. Ввиду значительного распространения на железных дорогах женского труда в должностях телеграфистов, бухгалтеров, контролеров, кассиров и путевых сторожей данный запрет вызвал настоящее смятение на Съезде. Представители железнодорожных обществ высказались о негативных последствиях запрета приема женщин на железнодорожную службу. Во-первых, подобная мера влекла за собой значительное увеличение расходов, потому что женский труд обходился значительно дешевле мужского. А это противоречило устремлениям Правительства и Министерства путей сообщения, требовавших от железнодорожных обществ сокращения расходов по эксплуатации [64, л. 34—164; 32, с. 4]. Во-вторых, большинство железных дорог были не в состоянии назначать большое жалованье станционным служащим, финансовое положение семей которых улучшалось путем привлечения родственниц (жен, сестер и дочерей) к исполнению разнообразных железнодорожных обязанностей (таких помощниц в старину именовали «потрудилицами и сослужбницами» [27, с. 328]), получавших за это незначительное жалованье [42, с. 3]. Наконец, общественность усмотрела в данном запрете нарушение принципа вольнонаемного труда, положенного в основу крестьянской реформы 1861 г., что шло вразрез с потребностями времени [7, с. 800].

Правительство пошло на уступки, и через некоторое время III Отделение Собственной Е. И. В. канцелярии уведомило железнодорожные общества, что «ограничение не

распространяется на чернорабочих и поденщиц, которых управления частных железных дорог определяют в сторожихи и прислуги при дамских комнатах на вокзалах, и к тем женщинам, которые состоят уже на службе и ничем не заслуживают удаления» [67, л. 22 об.]. Соответственно, О. С. Кнушевицкую не уволили, поскольку она была принята на должность до издания указа от 14 января 1871 г.

Будучи старшей дочерью и билетным кассиром, Кнушевицкая помогала отцу и матери содержать многочисленную семью. При перемещении отца по службе она следовала за ним: 1 сентября 1870 г. начальник ст. Вязники С. И. Кнушевицкий был перемещен в должности начальника на ст. Павлово с жалованьем 75 руб. в месяц [65, л. 26], а дочь — билетным кассиром той же станции с прежним жалованьем 25 руб. в месяц [86, л. 10]. В мае 1873 г. С. И. Кнушевицкий был переведен начальником на ст. Владимир — одну из крупнейших на дороге, а 16 мая 1873 г. О. С. Кнушевицкая последовала за ним в прежней должности с чуть увеличенным окладом в 30 руб. [86, л. 13].

В 1879 г., после долгих лет безупречной службы, встал вопрос об увольнении С. И. Кнушевицкого. В соответствии с § 7 «Правил движения по железным дорогам, открытым для общего пользования» от 30 мая 1874 г., начальники станций, достигшие возраста 60 лет, должны были освобождаться от службы [70, с. 10], тогда как С. И. Кнушевицкому исполнилось уже 65 лет. Начальник Московско-Нижегородской дороги С. В. Кербедз, ссылаясь на «долголетнюю и полезную деятельность» С. И. Кнушевицкого и многочисленность его семьи, попросил Совет ГОРЖД сделать для него исключение из правил [65, л. 39]. 28 марта 1879 г. Совет разрешил оставить его на службе в должности начальника ст. Владимир, однако ввиду слабого здоровья С. И. Кнушевицкого уже 18 апреля 1879 г. он был смещен и прикомандирован к начальнику службы Движения без определенного круга обязанностей. Признавая прежние заслуги, руководство его жалело, держа на службе только из-за необходимости обеспечивать семью. 1 мая 1881 г. Кнушевицкий должен был быть уволен от службы ГОРЖД, однако 7 июля 1880 г. скончался [65, л. 70, 94]. ГОРЖД помогло его семье выплатой единовременного пособия размером 875 рублей.

Все эти годы и в дальнейшем О. С. Кнушевицкая исправно несла службу в должности билетного кассира, неоднократно получая денежные поощрения [86, л. 9, 11, 14, 22; 25, с. 86]. В 1878 г., когда отец тяжело заболел, она стала брать ссуды у ГОРЖД и отпуска по семейным обстоятельствам [86, л. 15, 16, 19]. После смерти отца семейный бюджет резко оскудел, несмотря на то что с 1 мая 1878 г. оклад О. С. Кнушевицкой был увеличен до 45 руб. в месяц. Это был заработок чуть выше среднего, поскольку в 1878 г. более 50% служащих (и лишь 5% рабочих) на Нижегородской линии получали жалованье свыше 40 руб. [84, с. 394].

Весной 1884 г. начальник службы движения Московско-Нижегородской дороги П. А. Москвин обратился с просьбой к директору дороги И. Ф. Рербергу ходатайствовать перед Советом ГОРЖД об увеличении жалованья О. С. Кнушевицкой. П. А. Москвин так обосновывал свою просьбу: «Не имея никакой возможности предоставить ей лучшей высшей должности, между тем как своей долговременной положительно безупречной, в высшей степени добросовестной и аккуратной службой она вполне была бы достойна повышения, я беру на себя смелость просить ходатайства Вашего Превосходительства [И. Ф. Рерберга. — В. С.] перед Советом Управления об увеличении содержания госпожи О. С. Кнушевицкой с 540 руб. до 660 руб. в год, присвоив эту прибавку в 120 руб. ей лично» [86, л. 23]. 17 марта 1884 г. И. Ф. Рерберг поддержал данную инициативу, добавив, что «служебное положение [О. С. Кнушевицкой] не может быть улучшено как женщины», между тем как по данным службы Движения и Контроля сборов она являлась лучшим билетным кассиром на всей Московско-Нижегородской дороге [86, л. 23]. 1 апреля

1884 г. протоколом Совета ГОРЖД № 13 О. С. Кнушевицкой были лично присвоены 120 руб. вместе со штатным жалованьем 540 рублей, итого 660 руб. в год, или 55 руб. в месяц [86, л. 24].

Уже к 1870 г. в результате постоянных ночных дежурств на станции здоровье Кнушевицкой было подорвано. Страдая от мигрени [86, л. 7] и стенокардии [86, л. 21], она, тем не менее, проработала в должности билетного кассира долгие годы. 12 апреля 1899 г. ей была присуждена Высочайшая награда за долголетнюю службу — серебряная медаль на грудь. К 1903 г. О. С. Кнушевицкая получала уже 70 руб. в месяц, а с апреля 1903 г. начальник Московско-Нижегородской дороги разрешил увеличить ей годовой оклад на 60 руб. [4, с. 26], т.е. до 75 руб. в месяц. Вплоть до ухода со службы в 1913 г. оклад Кнушевицкой не изменялся.

Хватало ли О. С. Кнушевицкой получаемого жалованья? Представление о расходах железнодорожного служащего в начале XX века дают расчеты П. А. Задерацкого. На месячное обеспечение семьи железнодорожного служащего из четырех человек, оклад которого составлял 40 руб. в месяц, требовалось как минимум 36 руб. 40 коп. [21, с. 46]. И то это были лишь самые необходимые расходы, не считая затрат на обувь, одежду и удовлетворение культурных запросов. В этих условиях получение заработка женой представлялось жизненно необходимым. О. С. Кнушевицкой было проще — она не имела детей, никогда не была замужем и жила в служебной квартире. Более того, если исходить из данных статистики пенсионных касс на российских железных дорогах, то в 1903 г. средний оклад равнялся 378 руб. в год, для женщин — 149 руб. в год [77, с. 58]. По отдельным категориям средний показатель различался: женщины — конторские служащие в среднем получали около 465 руб. в год, между тем оклад сторожих составлял всего 43 руб. в год. Следовательно, оклад Кнушевицкой в 1903 г. почти в два раза превосходил средний оклад женщин, служивших в железнодорожных канцеляриях по всей России. Правда, стоит учитывать, что в период с 1901 по 1911 г. цены на жилье в России в среднем увелились почти вдвое, на продукты питания — на 50%, на предметы первой необходимости — на 35—40% [68, с. 389], а оклад О. С. Кнушевицкой не менялся. И тем не менее можно считать, что получаемого ею жалованья хватало для обеспечения среднего уровня жизни, поскольку в 1908 г. совокупный доход в 200—300 руб. в год современники считали «грошами», «страшно ничтожными» суммами [11, с. 401—402].

Стоит отметить, что О. С. Кнушевицкая много сделала для чужих детей, выступив организатором первого в г. Вязники любительского театра. Семья Кнушевицких устраивала благотворительные театральные вечера. 27 декабря 1867 г. С. И. Кнушевицкий поставил пьесу А. Н. Островского «Старый друг лучше новых двух» и два водевиля — «Современный анекдот» и «Взаимное обучение» [3, с. 1]. Главную роль сыграла сестра Ольги Степановны — Мария. Весь сбор размером в 108 руб. они перечислили на книги для создававшейся в Вязниках общественной библиотеки.

Кнушевицкие приходили на помощь своим землякам: 14 июля 1878 г. в Вязниках произошел пожар, уничтоживший 200 домов. Семья передала в фонд погорельцев 189 руб. [87]. В 1903 г. О. С. Кнушевицкая согласилась на ежемесячные удержания из ее жалованья 35 коп. на содержание школ на линиях Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог [5].

10 апреля 1913 г. на ст. Владимир торжественно отпраздновали 50-летний юбилей службы О. С. Кнушевицкой. На чествовании юбилярши присутствовали представитель начальника Московско-Курской и Нижегородской дорог и других управлений дорог, специально приехавший на торжество начальник Николаевской железной дороги И. К. Ивановский и рядовые служащие. Кнушевицкая получила телеграмму от начальника

Московско-Нижегородской дороги с передачей приветствия министра путей сообщения С. В. Рухлова и объявлением о выдаче ей награды в размере получаемого годового жалования — 900 руб. Множество телеграмм было получено с железнодорожных станций, от депутатов Государственной думы и частных лиц. Отпраздновав юбилей, она оставила службу в возрасте 68 лет.

Таким образом, О. С. Кнушевицкая, несмотря на устоявшееся мнение о ней как о «первой железнодорожнице России», на самом деле таковой никогда не являлась. Некоторые догадывались, что обладательница данного титула находилась среди переездных сторожих, юбилейные торжества которых не отмечались: «Быть может, какая-нибудь из них и оспорила бы пальму первенства женской службы на железной дороге. Но куда им?» [51, с. 3]. Сегодня, опираясь на архивные данные, можно заключить: переездная сторожиха И. А. Харламова вправе претендовать на звание «первой железнодорожницы России» в большей степени, чем О. С. Кнушевицкая. Тем не менее последняя действительно стала первой женщиной — билетным кассиром на отечественных железных дорогах, как справедливо отмечено на именной мемориальной доске, закрепленной в 2010 г. на здании вокзала ст. Вязники Горьковской железной дороги [91]. О. С. Кнушевицкая являла собой пример женщины, преданной железнодорожной службе. Видимо, ее можно считать единственной железнодорожницей в дореволюционной России, трудившейся на одной дороге в одной и той же должности на протяжении пятидесяти лет.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 17-01-00037 «“Забытый персонал”: женский труд на железных дорогах Российской империи (вторая половина XIX века — 1917 г.)».

Список использованных источников и литературы

1. Браун Л. Женский вопрос, его историческое развитие и его экономическая сторона / пер. с нем. А. Ачкасова и И. Кугеля. М. : Д. П. Ефимов, 1902. 431 с.
2. Буланже П. Первая женщина на русских железных дорогах // Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. 1903. № 3. С. 19—20.
3. Вести из городов // Владимирские губернские ведомости. 1868. № 6.
4. Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. 1903. № 14—15.
5. Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. 1903. № 16. С. 9—10.
6. Внутреннее обозрение // Современник. 1863. № 5. С. 159—219.
7. Вопрос о службе женщин в железнодорожных обществах // Вестник Европы. 1874. Кн. 8. С. 792—807.
8. Вульф А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М. : Молодая гвардия, 2007. 452 с.
9. Герасимов В. М. Улицы рассказывают // Комсомольская искра. 1987. 22 февр.
10. Глинка О. Ф. Большая или малая сеть железных дорог под одним управлением? Киев : Лито-тип. т-ва И. Н. Кушнерев и К°, 1901. 45 с.
11. Глинская А. А. Служба женщин на железной дороге // Труды 1-го Всероссийского женского съезда при Русском женском обществе в С.-Петербурге 10—16 декабря 1908 года. СПб., 1909. С. 400—404.
12. Гронский П. Е. Очерк возникновения и развития железных дорог // Записки Московского отделения императорского русского технического общества. 1885—1886 акад. год. М., 1886. Вып. 4. С. 7—37.
13. Дауль А. Женский труд в применении к различным отраслям промышленной деятельности: Очерки 600 ремесел и занятий: с прил. ст. П. Н. Ткачева «Женский вопрос». Ч. 1. СПб., 1869. 320 с.
14. Двоскина Л. Первый инженер в юбке, или Как женщины завоевывали железную дорогу // Магистраль [Всеукраинская транспортная газета]. 2011. № 16—17. С. 6—7.
15. Дневник темного человека // Русское слово. 1863. Год V. Апрель. С. 1—36.
16. Е-кш. Письма в редакцию // Новости и биржевая газета. 1888. 9 апр.
17. Железнодорожницы [Электронный ресурс] // Дорожная грамота, эфир от 18.10.2017. URL: <http://www.rzdvtv.ru/2017/10/18/zheleznodorozhnitsy/>
18. Женщины в должностях // Воскресный досуг. 1863. № 20. С. 319.

19. Житков С. М. Биографии инженеров путей сообщения / сост. инж. С. Житков. Вып. 2. СПб. : Типо-лит. С. Ф. Яздовского и К°, 1893. 90 с.
20. Житков С. М. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I: Истор. очерк / сост. С. М. Житков. СПб. : Тип. М-ва пут. сообщ., 1899. 500 с.
21. Задерацкий П. А. Наши недуги. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, 1901. 96 с.
22. Задерацкий П. А. Наши недуги: Как живут и работают железнодорожные служащие. М. : Т-во скоропеч. А. А. Левенсон, 1903. 123 с.
23. Захарова Л. Г. Самодержавие и реформы в России. 1861—1874 // Великие реформы в России. 1856—1874 / под ред. Л. Г. Захаровой. М. : Изд-во МГУ, 1992. С. 24—44.
24. Именной, данный Сенату, опубликованный 28 января. № 31448. О сооружении первой сети железных дорог в России // ПСЗРИ. Собр. 2-е. СПб. : Тип. Отд. Е.И.В. Канцелярии, 1857. Т. XXXII. Отд. I. С. 72—73.
25. Именной список и алфавитный указатель инженеров, техников и агентов, служащих в Главном Обществе Российских Железных Дорог, на 1889 год. СПб. : Тип. брат. Пантелеевых, 1889. 184 с.
26. Ковалевский А. В. Женщины на железнодорожной службе // Путь и путевое хозяйство. 1999. № 7. С. 4—6.
27. Кони А. Ф. Собрание сочинений : в 8 т. Т. 7. М. : Юрид. литература, 1969. 520 с.
28. Листок ответов и возражений // Современное слово. 1863. 4 мая.
29. Лифанова С. Она была первой женщиной, получившей работу на железной дороге [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedom.ru/news/2010/07/31/1425-ona-byla>.
30. Лунин Н. Женский труд и его вознаграждение // Дело. 1870. Февр. С. 243—280.
31. Морохин Н. В. Первая леди железных дорог удостоилась мемориала [Электронный ресурс]. URL: <http://nn.mk.ru/article/2010/07/28/519432-pervaya-ledi-zheleznyih-dorog.html>.
32. Мясоедов-Иванов В. А. Эксплуатация железных дорог: Общие сведения. Служба движения. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих (влад. А. Э. Коллинс), 1910. 158 с.
33. Наделение земель // Сибирская жизнь. 1903. 22 июля.
34. На семи венцах Клязьмы: [Энциклопедия Вязниковского края. Кто есть кто в истории Земли Вязниковской с XII века до нынешних дней]. Вязники : Калейдоскоп, 2015. 359 с.
35. Неизвестные Вязники: о чем писали газеты, но не расскажут на экскурсиях. Владимир : Интра-нить, 2016. 511 с.
36. Необычайный юбилей // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. № 19. С. 8—9.
37. На очереди // Семафор. 1913. 14 апр.
38. ОАО «РЖД». Отчет о деятельности в области устойчивого развития [Электронный ресурс]. 2017. С. 144. URL: http://www.rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=86890.
39. Обзор печати // Железнодорожник. 1903. № 2. С. 12—15.
40. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела: [Общий доклад Комиссии]. СПб., [188?]. 122 с.
41. Обзорение газет и журналов // Голос. 1863. 12 апр.
42. Общий съезд представителей русских ж. д. Протоколы заседаний 5-го Очередного общего съезда представителей русских железных дорог: ноябрь 1873 г. М., 1873. 55 с.
43. Ольга Степановна Кнушевицкая [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Кнушевицкая,_Ольга_Степановна.
44. Отчет Совета управления Главного общества Российских железных дорог за 1862 год. СПб., 1863. 96 с.
45. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год, составленный и изданный по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII отделом Имп. Русского технического общества : в 2 т., с альбомом черт. Т. 2. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, 1896. Отд. IV. Гл. IV. 27.
46. Об административной организации русских железных дорог // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1910. № 11. С. 11—14.
47. О женском труде // Народное богатство. 1863. № 102. С. 407—408.
48. О служебном положении женщин в обществе западной сети железных дорог во Франции и вообще на французских железных дорогах // Железнодорожное дело. 1885. № 21—22. С. 161—164.
49. О. Я. Допущение женщин к отправлению общественных обязанностей // Современное слово. 1863. № 75. С. 294—295.
50. Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1859 г. СПб. : Тип. В. Безобразова, 1859. 68 с.
51. Парии женского труда // Семафор. 1913. 6 мая.

52. Первая русская женщина на железнодорожной службе // Вестник Полесских железных дорог. 1913. № 13. С. 61—63.
53. Первая русская женщина на железнодорожной службе // Семафор. 1913. 14 апр.
54. Первая русская женщина на железнодорожной службе. 1863—1913. О. С. Кнушевицкая // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. № 19. С. 7—8.
55. Поплавский Р. С. Несколько слов об администрации железных дорог. СПб. : Тип. Ф. С. Сущинского, 1877. 104 с.
56. Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги (1842—1851—1901 гг.) : крат. ист. очерк / сост. Упр. дороги. СПб., 1901. 64 с.
57. Пропустите даму вперед! // Гудок. 2016. 26 авг.
58. Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / АН СССР, Ин-т истории СССР. М. : Наука, 1975. 390 с.
59. По поводу статьи о женском труде // Современное слово. 1863. № 104. С. 311—312.
60. Редкий юбилей // Владимирская газета. 1903. 2 апр.
61. Рерберг И. Ф. История эксплуатации Московско-Нижегородской железной дороги за первые XXV лет : чертежи. М. : Типо-лит. И. Н. Кушнерев и Ко, 1887. 276 с.
62. Реформы в России с древнейших времен до конца XX в. : в 4 т. Т. 3. Вторая половина XIX — начало XX в. / отв. ред. В. В. Шелохаев. М. : Политическая энциклопедия, 2016. 765 с.
63. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 219. Оп. 1. Д. 7669.
64. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5908.
65. РГИА. Ф. 258. Оп. 2. Д. 933.
66. РГИА. Ф. 258. Оп. 7. Д. 84.
67. РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 1127.
68. Рурк А. Н. Служебное положение и быт железнодорожных агентов // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 23. С. 387—392.
69. Русская печать // Крым. 1888. 15 апр.
70. Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам. Т. 2. СПб. : Тип. МПС, 1877. 318 с.
71. Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. Высочайшие повеления, указы Правительствующего Сената и министерские постановления. СПб. : Стат. отд. М-ва путей сообщения, 1867. 966 с.
72. Скроховский К. О. Железнодорожное хозяйство и бюрократизм. СПб. : Типо-лит. М. Винеке, 1888. 296 с.
73. Современное обозрение // Время. 1863. № 2. С. 110—111.
74. Соловьев К. А. Хозяин земли русской? Самодержавие и бюрократия в эпоху модерна. М. : Новое литературное обозрение, 2017. 294 с.
75. Соломонова О. Время железных богинь // Гудок. 2017. 7 марта.
76. Сорокалетний юбилей женского труда на железных дорогах // Вестник Закавказских железных дорог. 1903. № 10. С. 31.
77. Статистика служащих на железных дорогах участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс, учрежденных по законам 2 июня 1903 г. и 30 мая 1888 г., на 1-е января 1904 г. СПб., 1907. 105 с.
78. С.-Петербург, 6 мая // Газета железных дорог и пароходства. 1867. 7 мая.
79. Ткачев Н. П. Влияние экономического прогресса на положение женщины и семьи. Статья вторая // Женский вестник. 1866. № 2. С. 67—72.
80. Устав Главного общества российских железных дорог. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, 1880. 79 с.
81. Фролов А. Н. Об административной организации железнодорожных установлений в России. СПб. : Гос. тип., 1909. 353 с.
82. Ф. С. Женщина на железнодорожной службе // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1908. № 1. С. 10—13.
83. Халин А. А. Железная дорога Москва — Н. Новгород в системе путей сообщения Нижегородской губернии (вторая половина XIX в.). Нижний Новгород : Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2000. 119 с.
84. Халин А. А. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона: 1830-е — 1900 г. XIX в. : дис. ... д-ра ист. наук. М., 2006. 465 с.
85. Центральный государственный архив города Москвы (ЦГА Москвы). Ф. 428. Оп. 15. Д. 20.
86. ЦГА Москвы. Ф. 428. Оп. 19. Д. 5.

87. Цыплев В. Р. Кнушевицкая Ольга Степановна [Электронный ресурс] // Владимирский край. URL: <http://www.vladregion.info/people/vladimirskaya-entsiklopediya-zemlyaki/knushevitskaya-olga-stepanovna>.
88. Цыплев В. Р. Ольга Степановна Кнушевицкая [Электронный ресурс]. URL: http://www.vladimir.ru/Кнушевицкая_Ольга_Степановна.
89. Цыплев В. Р. Первая леди // Гудок. 2009. 22 окт.
90. Юбилей О. С. Кнушевицкой // Русское слово. 1913. 11 апр.
91. Ярцева Н. Не прошло и полгода [Электронный ресурс]. URL: https://вязники.рф/2010/08/04/news_4111.html.
92. 50-летний юбилей // Волгарь. 1913. 12 апр.
93. Levinson N. S. She's been working on the railroad. New York : Lodestar/Dutton, 1997. 104 p.
94. Leroy-Beaulieu P. Le travail des femmes au XIX siècle. Paris : Charpentier, 1873. 464 p.
95. Matheson R. The fair sex: women and the Great Western Railway. Chalford : Tempus, 2011. 160 p.
96. Roth R. Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries. Cornwall : MPG Books Ltd, 2008. 323 p.
97. Turner D. Uncovering the Hidden History of Britain's Railwaywomen [Электронный ресурс]. URL: <http://turniprail.blogspot.ru/2010/09/uncovering-hidden-history-of-britains.html>.
98. Wojtczak H. Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s — 1990s. Hastings : The Hastings Press, 2004.

Поступила в редакцию 11.12.2018

Сердюк Владимир Александрович, кандидат исторических наук
Омский государственный университет путей сообщения
Российская Федерация, 644046, г. Омск, пр-т Маркса, 35
E-mail: a.serdyuk@mail.ru

UDC 94(47)“186/191”+929

V. A. Serdyuk

**Female labor in the railway service: the life and activities of the ticket clerk
O. S. Knushevitskaya (1863—1913)**

The article is devoted to the life activity of the ticket clerk of the Moscow-Nizhny Novgorod Railway Olga Stepanovna Knushevitskaya, who for a long time was considered the first railroad woman of Russia. Taking into account the achievements of domestic historiography and a wide range of sources, including those first introduced into scientific circulation, the author discovers the reasons and the circumstances of O. S. Knushevitskaya's employment, and analyzes her further life. The events described are placed in a broad historical context: the construction of a railway network in the Russian Empire in the late 1850s — early 1860s, the influence of French entrepreneurs and engineers on this process, the problem of using female labor in the railway industry as a whole. It is concluded that, in spite of the traditional historiographic opinion Knushevitskaya was not the first woman in the railway service of Russia, although she deserves to be considered the first female ticket clerk.

Key words: Russian Empire, railway, The Main Society of the Russian Railways, female labor, O. S. Knushevitskaya.

Serdyuk Vladimir Aleksandrovich, Candidate of Historical Sciences
Omsk State Transport University
Russian Federation, 644046, Omsk, pr-t Marksa, 35
E-mail: a.serdyuk@mail.ru

References

1. Braun L. *Zhenskii vopros, ego istoricheskoe razvitiye i ego ekonomicheskaya storona* [Women's issue, its historical development and its economic side]. Moscow, D. P. Efimov Publ., 1902. 431 p. (In Russian)
2. Bulanzhe P. *Pervaya zhenshchina na russkikh zheleznikh dorogakh* [The first woman on Russian railways]. *Vestnik Moskovsko-Kurskoi, Nizhegorodskoi i Muromskoi zheleznikh dorog*, 1903, no. 3, pp. 19—20. (In Russian)

3. Vesti iz gorodov [News from cities]. *Vladimirskie gubernskie vedomosti*, 1868, no. 6. (In Russian)
4. *Vestnik Moskovsko-Kurskoi, Nizhegorodskoi i Muromskoi zheleznykh dorog* [Bulletin of the Moscow-Kursk, Nizhny Novgorod and Murom railways]. 1903, no. 14—15. (In Russian)
5. *Vestnik Moskovsko-Kurskoi, Nizhegorodskoi i Muromskoi zheleznykh dorog* [Bulletin of the Moscow-Kursk, Nizhny Novgorod and Murom railways]. 1903, no. 16, pp. 9—10. (In Russian)
6. Vnutrennee obozrenie [Internal review]. *Sovremennik*, 1863, no. 5, pp. 159—219. (In Russian)
7. Vopros o sluzhbe zhenshchin v zheleznodorozhnykh obshchestvakh [The issue of women's service in railway societies]. *Vestnik Evropy*, 1874, book 8, pp. 792—807. (In Russian)
8. Vul'fov A. B. *Povsednevnyaya zhizn' rossiiskikh zheleznykh dorog* [Daily life of Russian railways]. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 2007. 452 p. (In Russian)
9. Gerasimov V. M. Ulitsy rasskazyvayut [Streets tell]. *Komsomol'skaya iskra*, 1987. Febr. 22. (In Russian)
10. Glinka O. F. *Bol'shaya ili malaya set' zheleznykh dorog pod odnim upravleniem?* [Large or small railway network under one management?] Kiev, Lito-tip. t-va I. N. Kushnerev i Ko Publ., 1901. 45 p. (In Russian)
11. Glinskaya A. A. Sluzhba zhenshchin na zheleznoi doroge [Women's Service on the Railway]. *Trudy I-go Vserossiiskogo zhenskogo s'ezda pri Russkom zhenskom obshchestve v S.-Peterburge 10—16 dekabrya 1908 goda* [Proceedings of the 1st All-Russia Women's Congress at the Russian Women's Society in St. Petersburg, December 10—16, 1908]. St. Petersburg, 1909, pp. 400—404. (In Russian)
12. Gronskii P. E. Ocherk vzniknoveniya i razvitiya zheleznykh dorog [Essay on the origin and development of railways]. *Zapiski Moskovskogo otdeleniya imperatorskogo russkogo tekhnicheskogo obshchestva. 1885—1886 akad. god* [Notes of the Moscow branch of the Imperial Russian Technical Society. 1885—1886 Acad. year]. Moscow, 1886, is. 4, pp. 7—37. (In Russian)
13. Daul' A. *Zhenskii trud v primenenii k razlichnym otraslyam promyshlennoi deyatelnosti: Ocherki 600 remesel i zanyatii: s pril. stat' i P. N. Tkacheva "Zhenskii vopros"* [Female labor as applied to various branches of industrial activity: Essays on 600 crafts and occupations: with the applied article by P. N. Tkachev "The issue of women"]. Part 1. St. Petersburg, 1869. 320 p. (In Russian)
14. Dvoskina L. Pervyi inzhener v yubke, ili Kak zhenshchiny zavoevaly zheleznyuyu dorogu [The first engineer in a skirt, or How women conquered the railroad]. *Magistral' (Vseukrainskaya transportnaya gazeta)*, 2011, no. 16—17, pp. 6—7. (In Russian)
15. Dnevnik temnogo cheloveka [Dark Man's Diary]. *Russkoe slovo*, 1863. Year V. Apr., pp. 1—36. (In Russian)
16. E-ksh. Pis'ma v redaktsiyu [Letters to the editor]. *Novosti i birzhevaya gazeta*, 1888. Apr. 9. (In Russian)
17. Zheleznodorozhnicys [Railroad women]. *Dorozhnaya gramota, efir ot 18.10.2017*. Available at: <http://www.rzdvtv.ru/2017/10/18/zheleznodorozhnicys/> (In Russian)
18. Zhenshchiny v dolzhnostyakh [Women in posts]. *Voskresnyi dosug*, 1863, no. 20, pp. 319. (In Russian)
19. Zhitkov S. M. *Biografii inzhenerov putei soobshcheniya* [Biographies of railway engineers]. Iss. 2. St. Petersburg, Tip.-lit. S. F. Yazdovskogo i Ko Publ., 1893. 90 p. (In Russian)
20. Zhitkov S. M. *Institut inzhenerov putei soobshcheniya imperatora Aleksandra I: Istor. ocherk* [Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander I. Historical essay]. St. Petersburg, Tip. M-va put. soobshch. Publ., 1899. 500 p. (In Russian)
21. Zaderatskii P. A. *Nashi nedugi* [Our ailments]. St. Petersburg, Tip. br. Panteleevykh Publ., 1901. 96 p. (In Russian)
22. Zaderatskii P. A. *Nashi nedugi: Kak zhivut i rabotayut zheleznodorozhnye sluzhashchie* [Our ailments: How railway employees live and work]. Moscow, T-vo skoropech. A. A. Levenson Publ., 1903. 123 p. (In Russian)
23. Zakharova L. G. Samoderzhavie i reformy v Rossii. 1861—1874 [Autocracy and reforms in Russia. 1861—1874]. *Velikie reformy v Rossii. 1856—1874* [Great reforms in Russia. 1856—1874]. Moscow, MGU Publ., 1992, pp. 24—44. (In Russian)
24. Imennoi, dannyi Senatu, raspublikovannyi 28 yanvarya. № 31448. O sooruzhenii pervoi seti zheleznykh dorog v Rossii [Named, given to the Senate, published on January 28. № 31448. On the construction of the first railway network in Russia]. *PSZRI. Sobr. 2-e*. St. Petersburg, Tip. Otd. E.I.V. Kantselyarii Publ., 1857, vol. XXXII, div. I, pp. 72—73. (In Russian)
25. *Imennoi spisok i alfavitnyi ukazatel' inzhenerov, tekhnikov i agentov, sluzhashchikh v Glavnom Obshchestve Rossiiskikh Zheleznykh Dorog, na 1889 god* [Name list and alphabetical index of engineers, technicians and agents serving in the Main Society of Russian Railways, for 1889]. St. Petersburg, Tip. brat. Panteleevykh Publ., 1889. 184 p. (In Russian)
26. Kovalevskii A. V. Zhenshchiny na zheleznodorozhnoi sluzhbe [Women in the railway service]. *Put' i putevoe khozyaistvo — Railway Track and Facilities*, 1999, no. 7, pp. 4—6. (In Russian)
27. Koni A. F. *Sobranie sochinenii: v 8 t.* [Collected Works in 8 volumes]. Vol. 7. Moscow, Yurid. literatura Publ., 1969. 520 p. (In Russian)

28. Listok otvetov i vozrazhenii [Answer and objection sheet]. *Sovremennoe slovo*, 1863, May 4. (In Russian)
29. Lifanova S. *Ona byla pervoi zhenshchinoi, poluchivshei rabotu na zheleznoi doroge* [She was the first woman to work on the railroad]. Available at: <http://www.vedom.ru/news/2010/07/31/1425-ona-byala>. (In Russian)
30. Lunin N. Zhenskii trud i ego voznagrazhdenie [Female labor and its reward]. *Delo*, 1870. Febr., pp. 243—280. (In Russian)
31. Morokhin N. V. *Pervaya ledi zheleznykh dorog udostoilas' memoriala* [First Lady of the Railways honored with a memorial]. Available at: <http://nn.mk.ru/article/2010/07/28/519432-pervaya-ledi-zheleznykh-dorog.html>. (In Russian)
32. Myasoedov-Ivanov V. A. *Ekspluatatsiya zheleznykh dorog: Obshchie svedeniya. Sluzhba dvizheniya* [Railway operation: General information. Traffic service]. St. Petersburg, Tip. Yu. N. Erlikh (vlad. A. E. Kollins) Publ., 1910. 158 p. (In Russian)
33. Nadelenie zemlei [Land allotment]. *Sibirskaya zhizn'*, 1903, July 22. (In Russian)
34. *Na semi ventsakh Klyaz'my: (Enciklopediya Vyaznikovskogo kraia. Kto est' kto v istorii Zemli Vyaznikovskoi s XII veka do nyneshnikh dnei)* [On the seven crowns of Klyazma: (Encyclopedia of the Vyazniki Territory. Who is who in the history of the Land of Vyazniki from the 12th century to the present day)]. Vyazniki, Kaleidoskop Publ., 2015. 359 p. (In Russian)
35. *Neizvestnye Vyazniki: o chem pisali gazety, no ne rasskazhut na ekskursiyakh* [Unknown Vyazniki: what the newspapers wrote about, but they will not tell on excursions]. Vladimir, Intranit' Publ., 2016. 511 p. (In Russian)
36. Neobychnyi yubilei [Extraordinary anniversary]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke*, 1913, no. 19, pp. 8—9. (In Russian)
37. Na ocheredi [On course]. *Semafor*, 1913, Apr. 14. (In Russian)
38. *OAO "RZhD". Otchet o deyatel'nosti v oblasti ustoichivogo razvitiya* [Russian Railways. Sustainability Report]. 2017, pp. 144. Available at: http://www.rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=86890. (In Russian)
39. Obzor pechati [Print Review]. *Zheleznodorozhnik*, 1903, no. 2, pp. 12—15. (In Russian)
40. *Obzor khoda rabot po issledovaniyu zheleznodorozhnogo dela: (Obshchii doklad Komissii)* [Review of the progress of the railway case study: (Commission's General Report)]. St. Petersburg, [188?]. 122 p. (In Russian)
41. Obozrenie gazet i zhurnalov [Review of newspapers and magazines]. *Golos*, 1863, Apr. 12. (In Russian)
42. *Obshchii s"ezd predstavitelei russkikh zheleznykh dorog. Protokoly zasedanii 5-go Ocherednogo obshchego s"ezda predstavitelei russkikh zheleznykh dorog: noyabr' 1873 g.* [The general congress of representatives of the Russian railways. Minutes of the meetings of the 5th Ordinary General Congress of Representatives of Russian Railways: November 1873]. Moscow, 1873. 55 p. (In Russian)
43. Ol'ga Stepanovna Knushevitskaya [Olga Stepanovna Knushevitskaya]. Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Кнужевицкая,_Ольга_Степановна. (In Russian)
44. *Otchet Soveta upravleniya Glavnogo obshchestva Rossiiskikh zheleznykh dorog za 1862 god* [Report of the Board of Management of the Main Society of Russian Railways for 1862]. St. Petersburg, 1863. 96 p. (In Russian)
45. *Ocherk seti russkikh zheleznykh dorog, ee ustroistva, sodержaniya i deyatel'nosti po 1892 god, sostavlenyi i izdannyi po porucheniyu Russkogo otdela Postoyannoi komissii mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh kongressov, VIII otdelom Imp. Russkogo tekhnicheskogo obshchestva: v 2 t., s al'bomom chert.* [Essay on the network of Russian railways, its structure, content and activities over 1892, compiled and published on behalf of the Russian Section of the Standing Committee of International Railway Congresses by the VIII Division Imp. Russian Technical Society: in 2 volumes, with an album of drawings]. Vol. 2. St. Petersburg, Tip. br. Panteleevykh Publ., 1896, dep. IV, chap. IV. 27. (In Russian)
46. Ob administrativnoi organizatsii russkikh zheleznykh dorog [On the administrative organization of Russian railways]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke*, 1910, no. 11, pp. 11—14. (In Russian)
47. O zhenskom trude [About female labor]. *Narodnoe bogatstvo*, 1863, no. 102, pp. 407—408. (In Russian)
48. O sluzhebnoy polozenii zhenshchin v obshchestve zapadnoi seti zheleznykh dorog vo Frantsii i voobshche na frantsuzskikh zheleznykh dorogakh [On the official position of women in the society of the western railway network in France and in general on the French railways]. *Zheleznodorozhnoye delo*, 1885, no. 21—22, pp. 161—164. (In Russian)
49. O. Ya. Dopushchenie zhenshchin k otpravleniyu obshchestvennykh obyazannostei [Admission of women to public duties]. *Sovremennoe slovo*, 1863, no. 75, pp. 294—295. (In Russian)
50. *Pamyatnaya knizhka Glavnogo obshchestva rossiiskikh zheleznykh dorog na 1859 g.* [The memorial book of the Main Society of Russian Railways for 1859]. St. Petersburg, Tip. V. Bezobrazova Publ., 1859. 68 p. (In Russian)
51. Parii zhenskogo truda [Pariah of female work]. *Semafor*, 1913. May 6. (In Russian)

52. Pervaya russkaya zhenshchina na zheleznodorozhnoi sluzhbe [The first Russian woman in the railway service]. *Vestnik Polesskikh zheleznykh dorog*, 1913, no. 13, pp. 61—63. (In Russian)
53. Pervaya russkaya zhenshchina na zheleznodorozhnoi sluzhbe [The first Russian woman in the railway service]. *Semafor*, 1913. Apr. 14. (In Russian)
54. Pervaya russkaya zhenshchina na zheleznodorozhnoi sluzhbe. 1863—1913. O. S. Knushevitskaya [The first Russian woman in the railway service. 1863—1913. O. S. Knushevitskaya]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke*, 1913, no. 19, pp. 7—8. (In Russian)
55. Poplavskii R. S. *Neskol'ko slov ob administratsii zheleznykh dorog* [A few words about the administration of railways]. St. Petersburg, Tip. F. S. Sushchinskogo Publ., 1877. 104 p. (In Russian)
56. *Postroika i ekspluatatsiya Nikolaevskoi zheleznoi dorogi (1842—1851—1901 gg.): krat. ist. ocherk* [Construction and operation of the Nikolaev railway (1842—1851—1901). Short historical essay]. St. Petersburg, 1901. 64 p. (In Russian)
57. Propustite damu vpered! [Let the lady take the lead!]. *Gudok*, 2016, Aug. 26. (In Russian)
58. Pushkareva I. M. *Zheleznodorozhniki Rossii v burzhuazno-demokraticeskikh revolyutsiyakh* [Russian railway workers in bourgeois-democratic revolutions]. Moscow, Nauka Publ., 1975. 390 p. (In Russian)
59. Po povodu stat'i o zhenskom trude [Regarding the article on female labor]. *Sovremennoe slovo*, 1863, no. 104, pp. 311—312. (In Russian)
60. Redkii yubilei [Rare anniversary]. *Vladimirskaya gazeta*, 1903. Apr. 2. (In Russian)
61. Rerberg I. F. *Istoriya ekspluatatsii Moskovsko-Nizhegorodskoi zheleznoi dorogi za pervye XXV let: chertezhi* [History of operation of the Moscow-Nizhny Novgorod railroad for the first XXV years: drawings]. Moscow, Tipo-lit. I. N. Kushnerev i Ko Publ., 1887. 276 p. (In Russian)
62. *Reformy v Rossii s drevneishikh vremen do kontsa XX v.: v 4 t. T. 3. Vtoraya polovina XIX — nachalo XX v.* [Reforms in Russia from ancient times to the end of the 20th century: in 4 volumes. Vol. 3. The second half of the XIX — beginning of the XX century]. Moscow, Politicheskaya entsiklopediya Publ., 2016. 765 p. (In Russian)
63. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archive] (RGIA). F. 219. Op. 1. D. 7669.
64. RGIA. F. 219. Op. 1. D. 5908.
65. RGIA. F. 258. Op. 2. D. 933.
66. RGIA. F. 258. Op. 7. D. 84.
67. RGIA. F. 273. Op. 1. D. 1127.
68. Rurk A. N. Sluzhebnoe polozhenie i byt zheleznodorozhnykh agentov [Service position and life of railway agents]. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya*, 1913, no. 23, pp. 387—392. (In Russian)
69. Russkaya pechat' [Russian press]. *Krym*, 1888. Apr. 15. (In Russian)
70. *Sbornik ministerskikh postanovlenii i obshchikh pravitel'stvennykh rasporyazhenii Ministerstva putei soobshcheniya po zheleznykh dorogam* [Collection of ministerial decrees and general government decrees of the Ministry of Railways]. Vol. 2. St. Petersburg, Tip. MPS Publ., 1877. 318 p. (In Russian)
71. *Sbornik svedenii o zheleznykh dorogakh v Rossii. 1867. Otdel III. Vysochaishie poveleniya, ukazy Pravitel'stvyushchego Senata i ministerskie postanovleniya* [Collection of information about the railways in Russia. 1867. Division III. Highest Orders, Decrees of the Governing Senate and Ministerial Decisions]. St. Petersburg, Stat. otd. M-va putei soobshcheniya Publ., 1867. 966 p. (In Russian)
72. Skrokhovskii K. O. *Zheleznodorozhnoe khozyaistvo i byurokratizm* [Railway economy and bureaucracy]. St. Petersburg, Tipo-lit. M. Vineke Publ., 1888. 296 p. (In Russian)
73. *Sovremennoe obozrenie* [Modern Review]. *Vremya*, 1863, no. 2, pp. 110—111. (In Russian)
74. Solov'ev K. A. *Khozyain zemli russkoi? Samoderzhavie i byurokratiya v epokhu moderna* [Russian landlord? Autocracy and bureaucracy in the modern era]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2017. 294 p. (In Russian)
75. Solomonova O. *Vremya zheleznykh bogin'* [The age of iron goddesses]. *Gudok*, 2017. March 7. (In Russian)
76. Sorokaletnii yubilei zhenskogo truda na zheleznykh dorogakh [40th anniversary of female labor on railways]. *Vestnik Zakavkazskikh zheleznykh dorog*, 1903, no. 10, pp. 31. (In Russian)
77. *Statistika sluzhashchikh na zheleznykh dorogakh uchastnikov pensionnykh i sberegatel'no-vspomogatel'nykh kass, uchrezhdennykh po zakonam 2 iyunya 1903 g. i 30 maya 1888 g., na 1-e yanvarya 1904 g.* [Statistics of employees on the railways of participants of pension and savings and subsidiary banks, established under the laws of June 2, 1903 and May 30, 1888, on January 1, 1904]. St. Petersburg, 1907. 105 p. (In Russian)
78. S.-Peterburg, 6 maya [St. Petersburg, May 6]. *Gazeta zheleznykh dorog i parokhodstva*, 1867. May 7. (In Russian)
79. Tkachev N. P. *Vliyanie ekonomicheskogo progressa na polozhenie zhenshchiny i sem'i. Stat'ya vtoraya* [The impact of economic progress on the situation of women and families. Article Two]. *Zhenskii vestnik*, 1866, no. 2, pp. 67—72. (In Russian)

80. *Ustav Glavnogo obshchestva rossiiskikh zheleznykh dorog* [Charter of the Main Society of Russian Railways]. St. Petersburg, Tip. br. Panteleevykh Publ., 1880. 79 p. (In Russian)
81. Frolov A. N. *Ob administrativnoi organizatsii zheleznodorozhnykh ustanovlenii v Rossii* [On the administrative organization of railway establishments in Russia]. St. Petersburg, Gos. tip. Publ., 1909. 353 p. (In Russian)
82. F. S. Zhenshchina na zheleznodorozhnoi sluzhbe [A woman in the railway service]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke*, 1908, no. 1, pp. 10—13. (In Russian)
83. Khalin A. A. *Zheleznaya doroga Moskva — N. Novgorod v sisteme putei soobshcheniya Nizhegorodskoi gubernii (vtoraya polovina XIX v.)* [Railway Moscow — N. Novgorod in the system of communication of the Nizhny Novgorod province (the second half of the XIX century)]. Nizhnii Novgorod, Volgo-Vyatskaya akademiya gos. sluzhby Publ., 2000. 119 p. (In Russian)
84. Khalin A. A. *Razvitie sistemy putei soobshcheniya Nizhegorodskogo Povolzh'ya i ee rol' v sotsial'no-ekonomicheskom razvitii regiona: 1830-e — 1900 g. XIX v.: dis. ... d-ra ist. nauk* [The development of the Nizhny Novgorod Volga transport system and its role in the socio-economic development of the region: 1830s — 1900s of the 19th century. Dr. Dis.]. Moscow, 2006. 465 p. (In Russian)
85. *Tsentrāl'nyi gosudarstvennyi arkhiv goroda Moskvy* [Central State Archive of Moscow] (TsGA Moskvy). F. 428. Op. 15. D. 20.
86. TsGA Moskvy. F. 428. Op. 19. D. 5.
87. Tsylev V. R. Knushevitskaya Ol'ga Stepanovna [Knushevitskaya Olga Stepanovna]. *Vladimirskii krai*. Available at: <http://www.vladregion.info/people/vladimirskaya-entsiklopediya-zemlyaki/knushevitskaya-olga-stepanovna>. (In Russian)
88. Tsylev V. R. *Knushevitskaya Ol'ga Stepanovna* [Knushevitskaya Olga Stepanovna]. Available at: http://www.vladimir.ru/Кнушевицкая_Ольга_Степановна. (In Russian)
89. Tsylev V. R. Pervaya ledi [First lady]. *Gudok*, 2009. Oct. 22. (In Russian)
90. Yubilei O. S. Knushevitskoi [Anniversary of O. S. Knushevitskaya]. *Russkoe slovo*, 1913. Apr. 11. (In Russian)
91. Yartseva N. *Ne proshlo i polgodā* [Less than six months]. Available at: https://vzayniki.pф/2010/08/04/news_4111.html. (In Russian)
92. 50-letnii yubilei [50th anniversary]. *Volgar'*, 1913. Apr. 12. (In Russian)
93. Levinson N. S. *She's been working on the railroad*. New York, Lodestar/Dutton, 1997. 104 p.
94. Leroy-Beaulieu P. *Le travail des femmes au XIX siēcle*. Paris, Charpentier, 1873. 464 p.
95. Matheson R. *The fair sex: women and the Great Western Railway*. Chalford, Tempus, 2011. 160 p.
96. Roth R. *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. Cornwall, MPG Books Ltd, 2008. 323 p.
97. Turner D. *Uncovering the Hidden History of Britain's Railwaywomen*. Available at: <http://turniprail.blogspot.ru/2010/09/uncovering-hidden-history-of-britains.html>.
98. Wojtczak H. *Railway Women: The Story of a Forgotten Workforce 1830s — 1990s*. Hastings, The Hastings Press, 2004.