

RAR
УДК 94
ББК 63.3
DOI 10.34685/NI.2023.41.2.006

ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ*

Окороков Александр Васильевич,
доктор исторических наук,
заместитель директора по научной работе
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева,
e-mail: avokor@yandex.ru

Аннотация

Представлена краткая история развития важного элемента форменного костюма железнодорожников — наплечных знаков различия (погон), наглядно свидетельствующих об исторических преобразованиях, происходивших в различных отраслях народного хозяйства России и СССР.

Ключевые слова

Народный комиссариат путей сообщения, Министерство путей сообщения, знаки различия, погоны, петлицы, работник железных дорог, форменная одежда.

История форменного обмундирования железнодорожников неразрывно связана с началом подготовки специалистов-инженеров по строительству и эксплуатации путей сообщения и, в первую очередь, с созданием Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1809 году. Так как Институт был полувоенным учебным заведением, то форма выпускников и кадетов соответствовала военной форме того времени. Для отличия чинов служили серебряные эполеты с золотыми звездочками.

Инженеры путей сообщения продолжали носить военные мундиры до 1867 года, когда стали выпускаться из Института в званиях гражданских инженеров и с чином коллежского или губернского секретаря.

31 января 1879 года приказом Министерства путей сообщения в России была введена единая

специальная форма для служащих железных дорог, которая с незначительными изменениями, внесенными в 1885 году, просуществовала до 1917 года. В годы революции, Гражданской войны и в первые годы советской власти железнодорожники продолжали донашивать старую форму, но без «царских» эмблем. Однако, уже в 1922 году была установлена общая для всех железных дорог форменная одежда для проводников поездов беспересадочного сообщения, а в 1926 году Приказом НКПС № 9035 «Об объявлении Правил снабжения форменным обмундированием» введена новая железнодорожная форма¹. Приказом

1 В разные годы Министерство путей сообщения СССР называлось: Народный комиссариат путей сообщения РСФСР (НКПС РСФСР) 26.10.1917-06.07.1923;

* Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания ФГБНИУ «Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева» по теме «Культура жизни: опыт и уроки моделирования достойной жизни в советском государстве» Рег. № НИОКТР: 123011600027-5

НКПС СССР № 1689 от 5 августа 1930 года форма железнодорожников претерпела некоторые изменения — была введена тёмно-синяя окантовка петлиц и упразднена шифровка на петлицах с обозначением дороги.

Значительные изменения в форме одежды железнодорожников произошли в начале 1930-х годов. Это было связано в первую очередь, с усилением дисциплины и единоначалия во всех наркоматах, службах и ведомствах; унификацией системы знаков различия, которые должны были быть простыми, легко заметными и читаемыми в рамках единой системы категорий и должностей. Определенную роль сыграли и произошедшие изменения в самом ведомстве. Так, если до начала 1930-х годов НКПС управлял как железнодорожными, так и безрельсовыми и водными путями сообщения, то к 1932 году в его подчинении остались только железные дороги. Остальные объекты перешли в ведение специализированных наркоматов и управлений при Совнаркоме СССР.

28 мая 1932 года вышел приказ № 403/Ц Народного комиссара путей сообщения А.А. Андреева (в соответствии с постановлениями Политбюро ЦК ВКП (б) (16 марта 1932 г.) и СНК СССР (17 марта 1932 г.) о введении форменной одежды для всех работников железных дорог. На основании этого Приказа для различия железнодорожных служб, которых было пять, были введены различные цвета кантов на головном уборе и петлицах. На петлицах для обозначения должности размещались знаки различия (по должностным категориям — от первой до двенадцатой) — красные эмалевые пятиконечные звёздочки — для высшего начсостава, красные эмалевые шестиугольники — для старшего начсостава, и углы (суконные нашивки или из металла с эмалевым покрытием) красного цвета для младшего начсостава. Кроме того, на петлицах прикреплялась эмблема (технический знак) белого металла — перекрещенные молоток и разводной ключ.

14 августа 1934 года Приказом № 232Ц, подписанным заместителем народного комиссара путей сообщения Г.И. Благонравовым, был введен новый, более расширенный табель форменного обмундирования. Приказом, в частности, в соот-

ветствии со знаками различия, устанавливалось деление командного состава на высший (знаками различия — звездочки), средний (знаками различия — шестиугольники) и младший (знаками различия — углы).

Вслед за работниками железных дорог НКПС новую специальную форму получили и работники промышленного железнодорожного транспорта (Приказ по Народному комиссариату тяжелой промышленности (НКТП СССР) от 7 июня 1936 года № 967).

Кардинальные изменения в военной и ведомственной униформе произошли в середине Великой Отечественной войны. Для Рабоче-крестьянской красной армии, Военно-морского флота и ряда гражданских ведомств были введены погоны.

Установление унифицированной формы одежды военного образца в гражданских ведомствах (НКВД СССР, Прокуратуре СССР, Морском и Речном флоте, Аэрофлоте, НКПС СССР и т.д.) диктовалось необходимостью укрепления дисциплины, подчинения интересов тыла фронту, а также повышению ответственности каждого работника гражданского ведомства за вверенный ему участок.

Введение новой формы совпало с введением персональных специальных званий для всех сотрудников железных дорог НКПС, а также передачей промышленных железных дорог из составов своих наркоматов в состав НКПС СССР. Этому предшествовало объявление Указа ПВС СССР от 15 апреля 1943 года «О введении военного положения на всех железных дорогах».

Согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 года «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта», Народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович 13 сентября 1943 года издал приказ № 711Ц. В приказе описывались нововведенные персональные звания, порядок их присвоения, новые знаки различия и форменная одежда работников железнодорожного транспорта.

Специальные звания, как правило, соответствовали должностному положению железнодорожника, однако присваивались они в порядке аттестации приказами начальников железных дорог, совместно с начальниками отраслевых управлений и начальниками объединений —

Народный комиссариат путей сообщения СССР (НКПС СССР) 06.07.1923-15.03.1946; Министерство путей сообщения СССР (МПСС СССР) 15.03.1946-20.01.1992.

по представлению начальника предприятия (для младшего начсостава); специальным приказом НКПС (для среднего и старшего комначсостава) по представлению начальников железных дорог, начальников управлений, отделов, объединений и строек НКПС; а также СНК СССР (для высшего комначсостава) по представлению НКПС СССР.

Так были введены следующие персональные звания:

Высший начальствующий (командный состав): генерал-директор путей сообщения, вице-генерал-директор путей сообщения 1-го ранга; вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга; генерал-директор первого ранга; генерал-директор второго ранга; генерал-директор третьего ранга. Старший начальствующий (командный) состав: директор-полковник, директор-подполковник, инженер-майор. Средний начальствующий (командный) состав: инженер-капитан; инженер-лейтенант; техник-лейтенант. Младший начальствующий (командный) состав: техник 1-го ранга, техник 2-го ранга, техник 3-го ранга, старший бригадный, бригадный.

Ко всем званиям, кроме генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения, добавлялось определение принадлежности к соответствующей отраслевой службе: генерал-директор административной службы третьего ранга, генерал-директор тяги второго ранга, директор-подполковник пути и строительства, техник-лейтенант тяги, техник второго ранга связи, бригадный движения. Рядовой состав именовался просто работниками железнодорожного транспорта.

Персональные звания являлись пожизненными, лишение звания производилось только по приговору суда. Для высшего начальствующего состава в этом случае требовалось ещё и специальное правительственное постановление.

В качестве знаков различия в НКПС, как и в ряде других ведомств, были установлены погоны. (Приложение).

Их описания были даны в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 года «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта»:

«I. Общие сведения. Знаки различия — погоны плечевые. Погон высшего, старшего и среднего начальствующего состава представляет собой

вытянутый шестиугольник², с параллельными длинными сторонами, нижний конец которого прямоугольный, а верхний — заканчивается срезанным тупым углом, со стороны среза, параллельной нижнему краю. Края погона, кроме нижнего, окантовываются светло-зеленым сукном. Длина погона 13,5–15,5 см. Ширина погона с кантом: для высшего начальствующего состава — 6 см, для старшего и среднего начальствующего состава — 5,5 см. Ширина канта — 0,25 см. Высота скоса боковой стороны срезанного тупого угла — 1 см.

Погон младшего начальствующего и рядового составов состоит из двух соединенных между собой шестиугольников: верхнего вытянутого шестиугольника с параллельными длинными сторонами и нижнего шестиугольника с параллельными противоположными сторонами. Верхний конец вытянутого шестиугольника срезан на тупой угол, с высотой скоса боковых сторон в 1 см. Общая длина погона 13,5–15,5 см. Длина верхнего шестиугольника 8,5–10,5 см, нижнего — 5 см. Ширина верхнего шестиугольника с кантом — 3 см, нижнего — 6–6,2 см. Длина параллельных боковых сторон нижнего шестиугольника по 3 см, остальных — по 3–3,2 см.

Погоны всего личного состава (кроме погонов для летнего пальто) — жесткие, пристежные. Погоны для летнего пальто — мягкие, пришитые, с одной пуговицей в верхнем конце.

Погоны работников тяги, движения, пути, строительства и связи для ношения при исполнении служебных обязанностей — мягкие пришитые, изготавливаемые из галуна темно-синего шелка с тем же рисунком.

II. Погоны генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения 1 ранга. Изготавливаются на суконном подбое из серебряного галуна особого переплетения, с зигзагообразной золоченой полоской по длине галуна. Между краями галуна и кантом по длине погона — суконная выпушка черного цвета шириной 0,2 см. На погоне генерал-директора путей сообщения вышивается золотом и цветным шелком герб Советского Союза высотой 40 мм и шириной 35 мм. Погон вице-генерал-директора путей сообщения 1 ранга имеет только вышитую золотом

2 На фотографиях 1943–1946 гг. встречаются и пятиугольные погоны — как в РККА 1943–1946 гг.

эмблему. Пуговицы на погоне с гербом металлические, золоченые, диаметром 1,8 см. Эмблемы — скрещенные французский ключ и молоток — вышиваются золотом на расстоянии от центра пуговицы до центра эмблемы — 3–3,5 см.

III. Погоны высшего начальствующего состава (кроме генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения 1 ранга) изготавливаются из серебряного галуна особого переплетения на суконном подбое. Параллельно канту вдоль погона имеется по две черных полосы шириной по 0,2 см каждая, отделяемые одна от другой серебряной полоской такой же ширины. Одна из полосок вплотную прилегает к канту. Пуговицы на погоне с гербом металлические, золоченые, диаметром 1,8 см. Для определения принадлежности к той или другой отрасли железнодорожного хозяйства на погонах носятся эмблемы, присвоенные соответствующей отрасли железнодорожного хозяйства, металлические, оксидированные. На поле погона по его длине вышиваются золотом знаки различия соответственно присвоенному званию: для вице-генерал-директора путей сообщения 2 ранга — четыре звездочки; для генерал-директора 1 ранга — три звездочки; для генерал-директора 2 ранга — две звездочки; для генерал-директора 3 ранга — одна звездочка. Звездочки на погонах пятиконечные, размером между вершинами противоположащих лучей 20 мм. В центре звездочки вышивается светло-зеленым шелком правильный пятиугольник, с длиной сторон по 2,5–3 мм.

IV. Погоны старшего и среднего начальствующего состава изготавливаются из серебряного галуна на суконном подбое. На погоне имеются черные просветы шириной по 4 мм каждый: два для старшего начальствующего состава и один — для среднего начальствующего состава. Просвет для среднего начальствующего состава расположен посреди погона, а просветы на погоне старшего начальствующего состава — на расстоянии 2,3–2,4 см один от другого и на равном удалении от параллельных краев погона. Пуговицы на погоне с установленной эмблемой (скрещенные французский ключ и молоток) металлические, золоченые, диаметром 1,8 см. Эмблемы по отраслям железнодорожного хозяйства — металлические, оксидированные. На поле погона вдоль центральной линии прикрепляются знаки различия — металлические пятиконечные золоченые звездочки

размером между вершинами противоположащих лучей 16 мм. Размещение просветов и звезд на погонах: для директора-полковника — два просвета и три звездочки; для директора-подполковника — два просвета и две звездочки; для инженер-майора — два просвета и одна звездочка; для инженер-капитана — один просвет и три звездочки; для инженер-лейтенанта — один просвет и две звездочки; для техника-лейтенанта — один просвет и одна звездочка. В центре звездочки имеется правильный эмалевый пятиугольник светло-зеленого цвета, с длиной сторон по 2,5–3 мм.

V. Погоны младшего начальствующего и рядового состава изготавливаются из приборного сукна черного цвета на суконном подбое. На поле погона нашиваются из серебряного галуна нашивки соответственно присвоенному званию: для техника 1 ранга — две продольных нашивки шириной по 10 мм на верхнем шестиугольнике, рядом с кантами, и одна поперечная нашивка шириной 20 мм посреди нижнего шестиугольника. Между продольными нашивками черный просвет шириной 4 мм; для техника 2 ранга — одна поперечная нашивка шириной 20 мм посреди нижнего шестиугольника; для техника 3 ранга — три поперечных нашивки шириной по 10 мм на нижнем шестиугольнике на расстоянии 2 мм одна от другой; для старшего бригадного — две поперечных нашивки шириной по 10 мм на нижнем шестиугольнике, на расстоянии 2 мм одна от другой; для бригадного — одна поперечная нашивка шириной 10 мм посреди нижнего шестиугольника. Погон рядового состава нашивок не имеет. Пуговицы на погоне гладкие, латунные, диаметром 1,8 см. Эмблемы по отраслям железнодорожного хозяйства — металлические (латунные)»³.

Эмблемы принадлежности к отраслевой службе железнодорожного транспорта крепились чуть ниже пуговиц. Эмблемой службы движения было изображение железнодорожного разъезда со сторожкой слева и светофором посреди-

3 Указ Президиума ВС СССР от 04.09.1943 «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта»; Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения № 711Ц 13 сентября 1943 г. О выполнении Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 г. «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта». Издание Юридического отдела НКПС. М., 1943. Приложение 3. С. 17–21

не. Позже это изображение выштамповывалось на чуть вытянутой шестиугольной пластине. Эмблемой службы тяги служил профиль паровоза, а у работников электротяги — электровоза. Службу пути и строительства символизировал арочный железнодорожный мост. У службы тяги эмблемой служил поставленный на угол квадрат с кругом внутри, с помещенной наверху звездочкой рубиновой эмали и двумя скрещенными рубиновыми молниями посередине. Эмблемой административной службы были перекрещенные серп и французский ключ, наложенные на пятиконечную звезду также рубиновой эмали, и молот поверх звезды.

Интересно, что некоторые железнодорожники административной службы использовали на погонах армейские эмблемы интендантской службы, введенные в 1936 году для высшего начальствующего состава военно-хозяйственной и административной служб и распространенные приказом НКО СССР № 93 от 30 марта 1942 года на весь личный состав.

В таком виде форма железнодорожников просуществовала до середины 1950-х годов. После смерти Сталина и громкого развенчивания «культы личности», новое руководство СССР взяло курс на либерализацию общества и переход на мирный путь развития экономики. В результате, 12 июня 1954 года был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об отмене персональных званий и знаков различия для работников гражданских министерств и ведомств». За ним 3 сентября 1955 года последовало Постановление Совета Министров СССР за № 1624 «О форменной одежде и знаках различия для личного состава железнодорожного транспорта». Министром путей сообщения СССР Б.П. Бещевым был издан приказ № 84Ц от 9 сентября 1955 года, устанавливающий новую форму работников железнодорожного транспорта.

Одним из главных изменений в железнодорожной форме стала отмена погон, то есть переход к форме гражданского образца. Данное решение было принято в общем контексте демилитаризации гражданских ведомств — отказа от мундиров и вообще от военизированной формы как таковой, персональных званий, погон армейского образца и т.д. Принадлежность к той или иной службе определялась цветом петлиц. Однако полностью отказаться от ведомственной формы в МПС не смогли. Вероятно, здесь сыграли роль

устоявшиеся традиции, необходимость соблюдения дисциплины, важность подчинения в рамках субординации, напрямую связанные с точностью исполнения распоряжений. Поэтому знаки различия по категориям службы у железнодорожников сохранились, но они вновь переключались на петлицы, как в 1930-е годы. Правда существовали проекты новой формы с сохранением погон, но они не были одобрены. В целом же покроем униформы железнодорожников значительно упростили, и она потеряла свой парадный вид. Перевод на новую форму одежды и знаки различия должен был быть закончен в первом полугодии 1956 года. В дальнейшем последовали некоторые уточнения к уже изданным приказам и распоряжениям. Все нововведения были автоматически распространены и на работников Московского метрополитена, а также новых открывающихся метрополитенов в Ленинграде (1955 г.) и Киеве (1960 г.).

Следующие изменения советской формы железнодорожников происходили в 1964, 1972, 1979 и 1985 годах.

Приказом МПС СССР № 21Ц от 11.07.1972 года «Об изменении знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта» (другие данные — приказ МПС № 2114 «Об изменении знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта») вводился китель нового покроя (вместо двубортного костюма вводился однобортный) по образцу, принятому в Вооружённых силах СССР.

В жаркое время года и в районах с жарким климатом сотрудникам и служащим МПС разрешалось носить рубашку (сорочку), также по образцу, принятому в ВС СССР, без кителя с пристегнутыми погонами и железнодорожной эмблемой. На погонах цвета в тон рубашке крепились большие золотистые звездочки по должностям (количество звездочек на нарукавных знаках соответствовало количеству звездочек на погонах), в нижней части погона — металлические или ПВХ уголки, указывающие на категорию (двойной золоченый угол — старший, одинарный — средний, зеленые (по категории) — младший начсостав). Погоны высшего начсостава окантовывались золотистым витым галуном. Погоны старшего начсостава по приказу окантовывались зеленым кантом, однако на практике они часто носились без окантовки.

В 1979 году Министром путей сообщения СССР И. Г. Павловским (Пр. № 32Ц от 30.07.79 г.)

с целью «улучшения внешнего вида сотрудников МПС, а также укрепления внутренней дисциплины и субординации» была введена новая форма.

Высший начсостав МПС СССР вернул себе двубортные пиджаки с золотыми гербовыми пуговицами. Существенно изменились нарукавные знаки должностных категорий. Новые знаки, как и старые, носились на обоих рукавах (кроме младшего начальствующего и рядового состава), но внешне они были более нарядными.

На летнюю рубашку (сорочку), как и ранее, были установлены пристяжные погоны, внешний вид которых изменился лишь незначительно. Должностная категория определялась звездочками и уголками внизу погона. В приказе цвет звездочек определялся как золотистый, также сохранившись с 1973 года. Тем не менее, как свидетельствуют кино и фото документы, часто на погонах старшего и среднего начсостава ставились «неуставные» белые звезды, аналогичные нарукавным. На погонах высшего начсостава звезды вышивались вместе с галуном.

На пуговицах, в том числе погонных, для высшего начальствующего состава рельефно изображался Государственный герб СССР, для старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового состава — технический знак. Пуговицы имели золотистый цвет.

Знаками различия для студентов учебных заведений МПС служили петлицы с кантом золотистого цвета, которые нашивались на воротник пиджака или жакета. На погонах (наплеч-

ных знаках) к летней рубашке (сорочке), ниже технического знака располагались золотистого цвета римские цифры (I, II, III, IV, V) высотой 12 мм, указывающие курс (год обучения)⁴.

Приказом МПС № 13Ц от 19 марта 1985 года подписанным Министром путей сообщения Н.С. Конаревым, был введен очередной перечень и вид предметов форменной одежды МПС, а также знаков различия, в том числе наплечных знаков (погон) на рубашку.

Согласно описанию, наплечные знаки старшего, среднего и рядового составов представляли собой прямоугольник с закругленным верхним концом. На них располагались технический знак и знаки различия, соответствующие занимаемой должности, состоящие из звездочек и галунных (полимерных) полос. Ношение технического знака по приказу предполагалось только младшим начальствующим и рядовым составом, однако на практике их использовали и на погонах и более высоких категорий. Наплечные знаки младшего начальствующего состава имели внизу погона угол зеленого цвета, а рядового состава никакой символики не несли. Ширина погон составляла 60 мм (у основания), длина по продольной осевой линии — 100 мм.⁵

Данная форма просуществовала до 1995 года.

Таким образом, приведенный краткий обзор истории форменного железнодорожного обмундирования свидетельствует об исторических преобразованиях в различных отраслях народного хозяйства России, а также СССР, происходивших на протяжении двух столетий.

4 Приказ Министерства путей сообщения № 32Ц, г. Москва, 30 июля 1979 г. «Об изменении знаков различия на форменной одежде работников железнодорожного транспорта. Издание Юридического отдела Министерства путей сообщения, 1979.—36 с.

5 ТЧЭ-6 ЮВжд — Железнодорожная форма России образца 1985 года (uscoz.ru)(дата обращения: 23.02.2023)

INSIGNIA OF SOVIET RAILWAY WORKERS

Okorokov Aleksandr Vasilievich,
DSc, Deputy Director for Research
Russian Research Institute
of Cultural and Natural Heritage named after D.S. Likhachev,
e-mail: avokor@yandex.ru

Abstract

A brief history of the development of an important element of the uniform of railway workers – shoulder insignia (shoulder straps), clearly testifying to the historical transformations that took place in various sectors of the national economy of Russia and the USSR, is considered.

Keywords

People's Commissariat of Railways, Ministry of Railways, insignia, shoulder straps, buttonholes, railway worker, uniform.

ПРИЛОЖЕНИЕ



Погон техника-лейтенанта связи



Погон генерал-директора административной службы II-го ранга.



Погон инженера-лейтенанта административной службы (из коллекции А. Окорочкова).



Погон директора-подполковника административной службы.



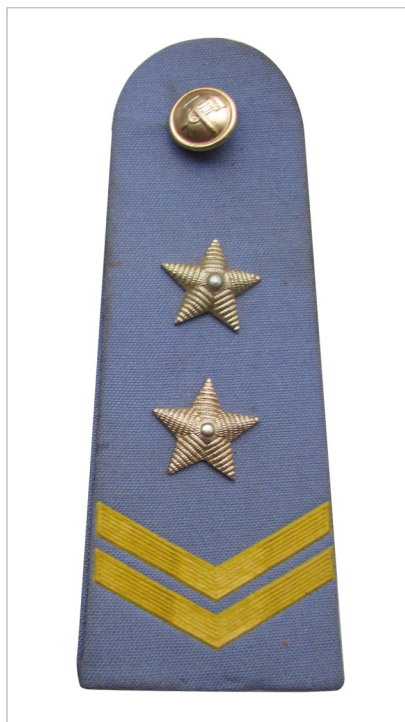
Погон директора-полковника пути и строительства.



Погон техника административной службы I-го ранга.



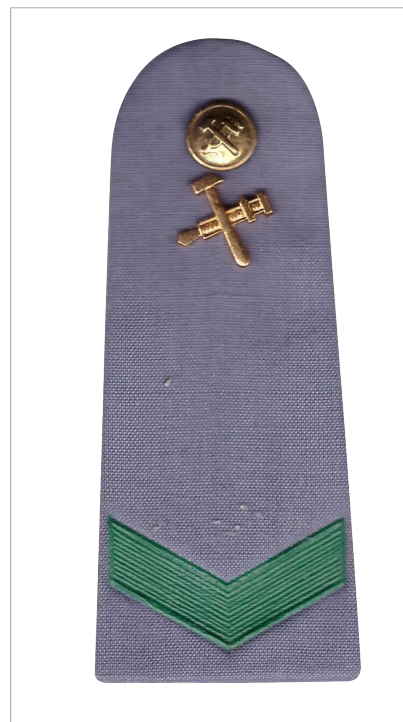
Погон высшего начальствующего состава МПС, образца 1973–1979 гг.



Погон старшего начальствующего состава МПС, образца 1979 г.



Погон среднего начальствующего состава МПС, образца 1973 г.



Погон младшего начальствующего состава МПС, образца 1973 г.



Техник III-го ранга
(Архив А. Окорокова)



Инженер-лейтенант
административной службы
(Архив А. Окорокова).



Инженер-капитан тяги
(Архив А. Окорокова)



Макаров Иван Петрович —
техник-тяги II-го ранга в летней повседнев-
ной форме НКПС СССР образца 1943 года.



Данилов Михаил Петрович,
инженер-майор связи, лауреат Сталинской
премии за выдающиеся изобретения
и коренные усовершенствования методов
производственной работы за 1948 год
(Архив А. Окорокова)



Плакат А.Ф. Платова, 1946 г.