

## История форменной одежды железнодорожников

История форменного обмундирования железнодорожников неразрывно связана с созданием Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1809 г.

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. Первым воспитанникам института было разрешено носить офицерский мундир, но без эполет.

В 1817 г. была введена зеленая выпушка для мундиров.

В 1830 г. вместо гладких пуговиц вводятся пуговицы с изображением крестообразно положенных топора и якоря, а генералам - пуговицы с государственным гербом (двуглавый орел). Знак из топора и якоря сохранился вплоть до 1932 г., то есть до введения современного технического знака из ключа и молотка.



## Форма служащих первых железных дорог в России

(первая половина XIX века)

О форменных костюмах служащих первых железных дорог известно немного. Проектировщик и строитель дороги Царскосельской железной дороги Ф. Гертснер выписал форму для кондукторов вагонов из-за границы.



Накануне открытия регулярного движения поездов Петербурго-Московской линии было утверждено "Положение о составе Управления С.-Петербург - Московской ж.д.", где было указано, что **весь обслуживающий персонал разделяется на четыре роты**. Первую составляли машинисты, их помощники и кочегары. Вторую - оберкондукторы и кондукторы. Им всем полагался **мундир военного образца**,

**головным убором служила каска.** Кондукторам и обер-кондукторам полагался фашинный нож на черной портупее.

Начиная с 1855 г. происходят большие изменения, в покрое форменного обмундирования всех служащих ведомства путей сообщения. Чтобы поднять престиж государственной службы среди нижних чинов, вводится **право отличать выслугу лет серебряными галунами**: так, за пять лет службы мастерам и машинистам Николаевской железной дороги полагались галуны на обшлага рукавов, за десять лет к ним прибавлялись галуны на фуражку и воротник.

### **Форма железнодорожников во второй половине XIX века – начале XX века**

В 1871 г. появилась **эмблема Главного общества российских железных дорог**: два распростертых крыла с колесом. Позднее эмблема несколько видоизменялась, но смысл остался прежний - скорость, точность, комфортабельность.

**Первая единая форма одежды** для всех железных дорог России (кроме Финляндии) вводится в 1878 г.

**Служащие Министерства путей сообщения в дореволюционной России подразделялись на 4 разряда:**

- инженеры путей сообщения;
- чиновники центральных учреждений;
- чиновники местных учреждений;
- железнодорожные служащие.

К разряду служащих относился обслуживающий персонал станций и депо. Отличия форменного костюма для них заключалось главным образом в цвете выпушек по роду служб (красный, зеленый, синий и желтый).

24 августа 1904 г. утверждаются последние изменения в форменном обмундировании гражданских чинов Министерства путей сообщения в дореволюционной России. Согласно им **чиновники и инженеры имели 7 установочных форм обмундирования:**

- парадную;
- праздничную;
- обыкновенную;
- особую;

- будничную;
- летнюю;
- дорожную.

### **Форменная одежда железнодорожников в советское время**

В первые годы советской власти железнодорожники донашивали старые форменные костюмы, но без эмблем. **Первая советская железнодорожная форма была введена в 1926 г.**

**1932 г.** - особенностями форменного костюма являлись **темно-синий цвет**



**ткани и знаки различия красной эмали**, размещенные на петлицах: у высшего командного состава – звездочки, у среднего – шестигранники, у младшего и рядовых - углы.

**1943 г.** - введены персональные звания и новые знаки различия, располагавшиеся на погонах. У высшего, старшего и среднего командных составов погоны были военного образца из серебряного галуна на светло-зеленом подбое. Погоны младшего и рядового составов, изготавливались из приборного сукна черного цвета, имели комбинированную форму: от воротника нашивался прямоугольный погон, оканчивающийся, у рукава, поперечным шестиугольником.

Принадлежность к той или иной отрасли железнодорожного хозяйства определялась по расположенной ниже пуговицы эмблеме из оксидированного металла. Так, строители носили эмблему в виде моста, вагонники - в виде вагона, локомотивщики - паровоза, движенцы получили в качестве эмблемы - светофор, связисты - скрещенные молнии, знак административной службы представлял собой изображение серпа и молота, наложенных на французский ключ и молот.

**1955 г.** – форма была заменена формой гражданского образца. Знаки различия перенесли на петлицы.

**1963 г.** – на форме появляется эмблема железных дорог СССР - колесо и крылья. Технический знак (молоток и ключ) сохранился.

**1973 г.** - издан приказ МПС №2114 "Об изменении знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта". Согласно приказу полагались **нарукавные знаки в виде пятиугольника с золотистыми галунами**. Знаками различия для младшего и рядового состава служили пятиугольники шириной 65 мм и высотой от основания до вершины 85-108 мм. Поле пятиугольников - из ткани черного цвета. Нашивались они на левом рукаве пальто, пиджака, жакета и куртки, вершиной вниз, в окантовке зеленого цвета, помещен желтый технический знак в венке, над венком - эмблема железнодорожного транспорта. В нижнем разрыве венка надпись "МПС" или "Метро".

**1979 г.** – приказ МПС № 32Ц "Об изменении знаков различия на форменной одежде работников железнодорожного транспорта". **Форменная одежда образца 1979 г. в основном повторяла предыдущую.** Сохранялся установленный черный цвет зимней и светло-серый цвет для летней одежды. Этим приказом утверждался табель должностей работников транспорта на получение форменной одежды, непосредственно связанных с движением поездов, обслуживанием пассажиров и перевозкой грузов устанавливался также порядок выдачи и предоставления скидки со стоимости форменной одежды. В качестве знаков различия для начальствующего состава устанавливались нашивки из галуна золотистого цвета и петлицы. Младшему и рядовому составу полагался пятиугольник шириной 65 мм и высотой от основания до вершины 90-100 мм. Старшему, среднему, младшему и рядовому составам на воротнике пиджака полагались петлицы размером 60x30 мм.

**1985 г.** - комплект одежды включал **двубортное пальто и костюм**, состоящий из пиджака (двубортного у высшего и старшего начальствующего составов, и однобортного у остальных) с открытыми лацканами, двумя боковыми прорезами и одним нагрудным карманом, и брюк цвета пиджака. Цвет зимней формы - темно-синий, летней — светло-серый. Головным убором служила фуражка с тульей из ткани костюма и черным околышем. Женщинам полагался шерстяной берет по цвету костюма. Зимой фуражку заменяла шапка-ушанка, выполнявшаяся из серого каракуля - для высшего состава, из черного каракуля - для старшего и среднего составов, из цигейки или искусственного меха черного цвета - для остальных категорий работников. Верх шапки был из черного сукна. Знаки различия заимствованы из приказа 1979 г. Весь прибор: пуговицы, кокарда, эмблема, галуны, шитье - желтого цвета.

1 января 1995 г. - в соответствии с приказом министра путей сообщения №14Ц от 22 декабря 1994 г. "О форменной одежде" в целях повышения дисциплины и ответственности работников железнодорожного транспорта была **введена новая форменная одежда и знаки различия**. Знаками различия служат наплечные знаки (полупогоны) с поперечным размещением звезд. Эмблема железнодорожного транспорта представляет собой

эллипсообразное колесо с крыльями. Эмблема для лиц высшего и старшего начальствующего состава вышивается золотистыми нитями. Для среднего, младшего начальствующего и рядового составов - изготавливается из металла золотистого цвета. Кокарда для головных уборов представляет собой эллипс шириной 22 мм и высотой 30 мм с полем темно-зеленого цвета в золотистом обрамлении с крыльями и двумя лавровыми листьями у основания эллипса. На поле расположен технический знак золотистого цвета. Кокарда для женского головного убора (пилотки) представляет собой эллипс шириной 27 мм и высотой 34 мм в золотом обрамлении, технический знак нового образца для форменной одежды - окружность с полем темно-зеленого цвета, на котором перекрещиваются разводной ключ и молоток. Справа и слева окружности располагается усеченная рессора.



# История форменной одежды железнодорожников

