

ПУГОВИЦЫ ВЕДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В 1834–1917 ГОДАХ

ЦЕНТРАЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

В 1834–1865 годах ведомство путей сообщения пережило несколько реорганизаций, повлекших за собой перемены и в названии ведомства, и отчасти – перемены в мундирах.

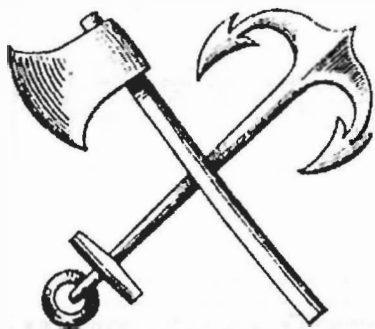
В 1832 году в путевое ведомство была передана из МВД функция гражданского строительства, в связи с чем оно получило название Главного управления путей сообщения и публичных зданий (ГУПСИПЗ). 11 августа 1842 года в структуре ГУПСИПЗ был создан Департамент железных дорог, а 4 сентября того же года из военного ведомства передана Телеграфическая часть. В 1864 году Телеграфное управление и строительная часть были переданы в МВД, ГУПСИПЗ переименовано в Главное управление путей сообщения, а 16 июня 1865 года Главное управление путей сообщения было преобразовано в Министерство путей сообщения. Последняя реорганизация была связана прежде всего с развитием железнодорожного дела.

Мундир ведомства путей сообщения, установленный в 1834 году, оставался неизменным на протяжении почти 30 лет. Лишь 17 марта 1855 года было опубликовано «Описание изменений в мундирах по ведомству ГУПСИПЗ» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29139), где зафиксированы все виды пуговиц, существовавших в то время в мундирах чинов этого ведомства:

- генералы Корпуса инженеров путей сообщения: парадный полукафтан – с орлом, инженерный полукафтан – с якорем и топором;
- офицеры Корпуса инженеров путей сообщения – с якорем и топором;
- офицеры Телеграфного управления – с гранатой;
- офицеры и нижние чины военно-рабочих рот путей сообщения и арестантских рот гражданского ведомства – с якорем и топором;
- гражданские чиновники и медики – гладкие;
- чиновники и воспитанники Института корпуса путей сообщения и Строительного училища – «существующего образца», т. е. с якорем и топором (в институте) и изображением государственного герба в сиянии (в училище).

Для гражданских чиновников и медиков, служащих по ведомству Главного управления путей сообщения и публичных зданий, 30 апреля 1855 года введены пуговицы Корпуса инженеров путей сообщения – с топором и якорем (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29270), а для нестроевых нижних чинов ведомства путей сообщения – кондукторов, писарей, нестроевых унтер-офицеров и курьеров – 11 августа 1855 года были установлены пуговицы с изображением топора и якоря (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29578).

2 августа 1867 года по указу Александра II Корпус инженеров путей сообщения был преобразован «из военного в гражданское устройство». Предусматривалось, что перечисленным в гражданские чины офицерам упраздненных военизированных корпусов будет



Эмблема ведомства путей сообщения, 1830-1932 гг.



1



2



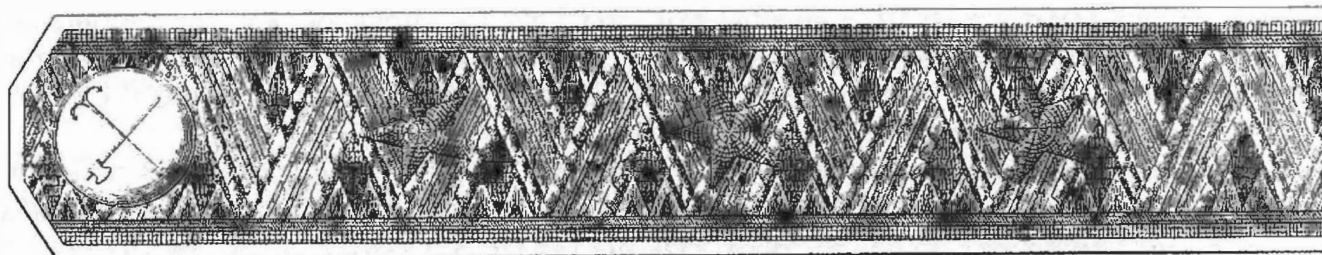
3

Пуговицы ведомства путей сообщения, 1904 г.:
1 – для чиновников, служащих при центральном управлении МПС; 2 – для инженеров путей сообщения и прочих специальностей;
3 – для служащих Санкт-Петербургского округа путей сообщения

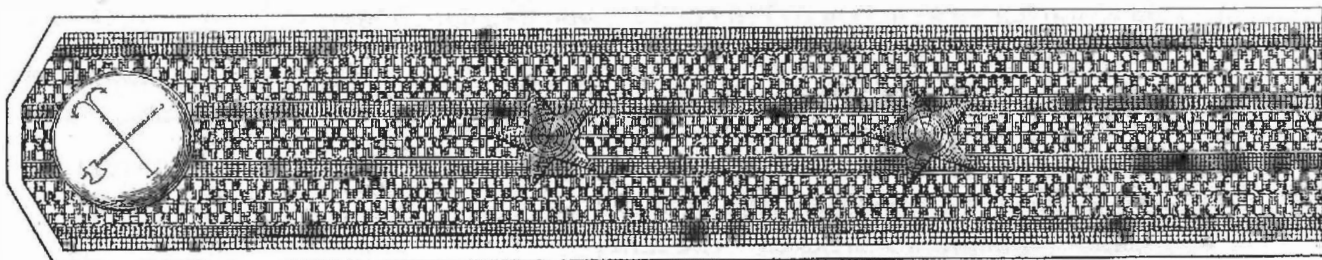
РИСУНКИ

погонов для гражданских чиновников
ведомства путей сообщения

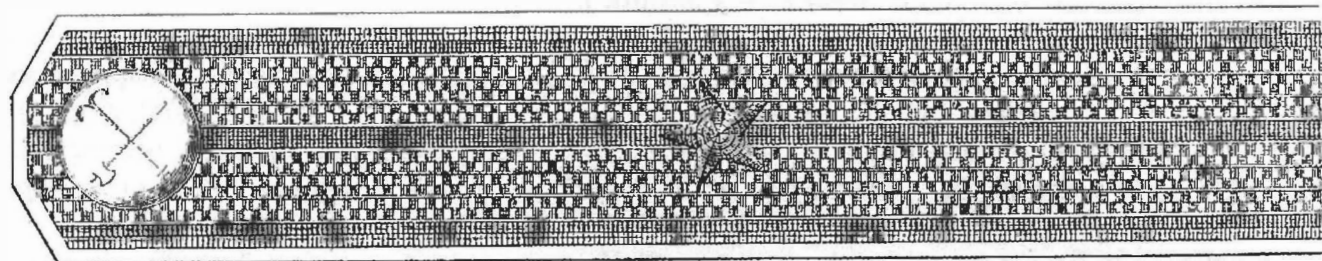
№ 1, для первых 5^{ти} классов.



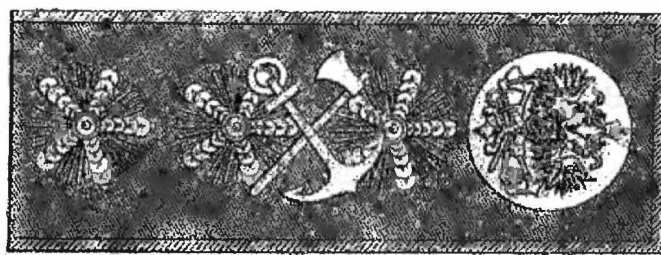
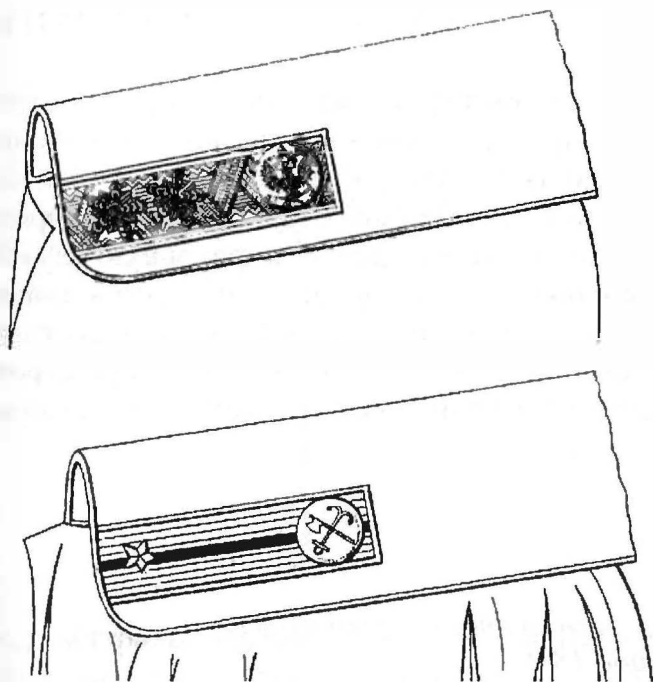
№ 2, для 6, 7 и 8^{го} классов.



№ 3, для 9, 10, 12 и 14^{го} классов.



Погоны и пуговицы гражданских чиновников ведомства путей сообщения, 1863 г.



Петлица и пуговица ведомства путей сообщения (первые 5 классов), 1885 г.

*Петлицы и пуговицы
ведомства путей
сообщения, 1869 г.*

присвоена «форма одежды по особо высочайше утвержденным образцам». На практике же сохранялся прежний мундир, но без «военного прибора по роду оружия».

5 октября 1867 года для инженеров путей сообщения была установлена новая форма одежды. Инженерам, состоящим в чинах первых пяти классов, полагались серебряные пуговицы с изображением государственного герба, «с якорем и топором в лапах орла», инженерам, состоящим в чинах 6–14 классов – серебряные с изображением якоря и топора, «крестообразно сложенных» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 42. № 45005). Эти пуговицы сохранились и после того, как в январе 1876 года для инженеров путей сообщения была введена новая форма обмундирования (ПСЗ. Собр. 2. Т. 51. № 55456).

23 ноября 1884 года эта форма была изменена; чинам первых пяти классов и состоящим в должностях первых пяти классов оставлены серебряные пуговицы с изображением государственного герба с якорем и топором в лапах орла, инженерам 6–14 классов – с изображением скрещенных якоря и топора. Прочим чинам ведомства путей сообщения полагались серебряные пуговицы с изображением государственного герба «существующего образца» (ПСЗ. Собр. 3. Т. 4. № 2537). Это положение сохранялось до 1904 года.

24 августа 1904 года утверждены изменения в форменном обмундировании чиновников Министерства путей сообщения, связанные с общей реформой гражданского мундира (ПСЗ. Собр. 3. Т. 24. № 25072). Гражданским чиновникам, служащим по ведомству МПС (не инженерам), назначались посеребренные гладкие пуговицы с ободком: для чинов центральных учреждений – с изображением государственного герба и арматуры ведомства (накрест положенные якорь и топор), для чинов местных учреждений – герб губернии, области или города по месту службы. Для чиновников Санкт-Петербургского округа путей сообщения устанавливались пуговицы особого рисунка, с гербом Петербургской губернии. Инженерам всех наименований, служащих по ведомству МПС, полагались гладкие посеребренные пуговицы без ободка, с изображением арматуры ведомства. На техников МПС распространялось то же положение, что и на гражданских чиновников, служащих по ведомству МПС, а классным чинам судоходного надзора полагались пуговицы того образца, что были присвоены местным чиновникам МПС. Эти изменения стали последними в истории мундира путейского ведомства дореволюционной России. После революции пуговицы с эмблемой «топор и якорь» сохранялись у железнодорожников еще полтора десятилетия, и были отменены лишь 15 августа 1932 года (приказ НКПС № 615У).

ВОЕННО-РАБОЧИЕ РОТЫ

В 1843 году местные учреждения путейского ведомства подверглись реорганизации. Вместо восьми округов путей сообщения было учреждено двенадцать; военно-рабочие батальоны, мастерская и полицейская бригады упразднились. Из всех разнородных команд в составе Главного управления путей сообщения и публичных зданий были сформированы 52 военно-рабочие роты. Эти подразделения не только несли караульную службу на путях сообщения и осуществляли надзор за порядком при их эксплуатации, но и принимали участие в ремонте и строительстве дорог. Силами военно-рабочих рот осуществлялось несение караульной службы и на шоссе Санкт-Петербург – Москва. По мере строительства железной дороги некоторые из этих рот были привлечены к охране железнодорожных объектов.

*Рисунки пуговицы
военно-рабочих рот
путей сообщения.*



*Пуговица военно-рабочих рот путей
сообщения, 1855 г.*

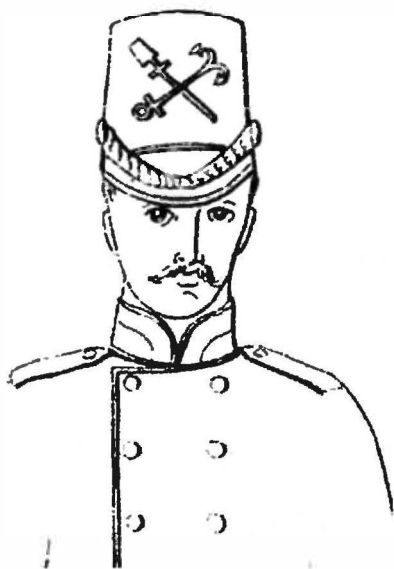
На завершающем этапе строительства Санкт-Петербургско – Московской железной дороги, 6 августа 1851 года, Николай I издал указ «Об утверждении положения о составе управления С.-Петербургско-Московской железной дороги» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 26. № 25471; объявлен в приказе по ГУПСИПЗ № 180 от 23 сентября 1851 г.). Указ предусматривал создание дорожной стражи в составе 11 рот по 250 человек, именуемых военно-рабочими ротами, с номерами от 1 до 11. На них возлагался осмотр пути и производство мелкого ремонта. Кроме того, в составе управления дороги была сформирована телеграфическая рота в составе 290 человек сигналистов, унтер-офицеров и сторожей, личный состав которой получал обмундирование по образцу военно-рабочих рот путей сообщения, и две кондукторских роты – 1-я и 2-я – мундир которых должен был утвержден «особо». Все эти части комплектовались из унтер-офицеров и нижних чинов Главного управления путей сообщения и публичных зданий.

5 мая 1855 года указом «О форме пуговиц офицерам и нижним чинам военно-рабочих рот путей сообщения и арестантских рот гражданского ведомства» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29284) для военно-рабочих рот путей сообщения были установлены оловянные пуговицы с якорем, топором и номером роты.

В конце 1860-х годов в связи с передачей Петербургско-Московской дороги Главному обществу российских железных дорог все обслуживавшие ее военизированные формирования были упразднены, а к октябрю 1871 года были расформированы и прочие военно-рабочие части.

ГАРДКОТНЫЙ ЭКИПАЖ

В структуре путейского ведомства на протяжении полувека существовал так называемый Гардкотный (Гардкоутный) экипаж – специальный флотский отряд по охране водных путей сообщения. Он был учрежден 20 июня 1797 года (ПСЗ. Собр. 1. Т. 24. № 18008) для «крейсерства на Волге» с целью «прекращения по Волге разбоев», и нес службу на Волге и ее притоках – Каме, Оке и некоторых других. Гардкоты (гардкоуты, гарткоуты, горкоуты) – так назывались легкие гребные суда, вооруженные одной небольшой пушкой и че-



*Фрагмент рисунка форменной одежды
Гардкотного экипажа, 1855 г. Киверная
эмблема соответствует рисунку на пуговицах.*

тырьмя фальконетами. Вся Волга делилась на три участка: от Астрахани до Царицына, от Царицына до Казани и от Казани вверх по реке. На участок полагалось по три гардкота, каждый под начальством офицера. Обязанностью их было «забирать беспаспортных и подозрительных людей и истреблять разбойников». (Веселаго, 1893).

Изображения на пуговицах чинов Гардкотного экипажа (скрещенные якорь и лопата) появились, по-видимому, не ранее 1830 года – то есть тогда, когда была установлена общая система изображений на пуговицах путейского ведомства. 23 июня 1855 года при введении изменений в форме одежды офицеров и нижних чинов Гардкотного экипажа путей сообщения были сохранены пуговицы «нынешнего образца, с якорем и лопатой» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29449). Но уже 20 декабря 1856 года Гардкотный экипаж было предписано «в течение 1857 года упразднить» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 31. № 31275).

СУДОВАЯ ЧАСТЬ ВЕДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

8 марта 1902 года утверждено описание форменной одежды вольнонаемных лиц, служащих на судах ведомства путей сообщения по внутренним водным путям (ПСЗ. Собр. 3. Т. 22. № 21179). Командирам судов и их помощникам полагались позолоченные пуговицы с арматурой ведомства, машинистам – такие же посеребренные, лоцманам, старшинам, боцманам, пштурвальным, матросам, масленщикам и кочегарам – медные с изображением положенных накрест топора и якоря.

ЧАСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОБЩЕСТВА

Частные железнодорожные общества в России в 1835–1917 годах

Процесс строительства и эксплуатации железных дорог в России был неразрывно связан с деятельностью многочисленных частных железнодорожных обществ. В январе 1835 года по поручению императора Николая I была образована комиссия для рассмотрения предложения о строительстве сети железных дорог в России. С предложением этим выступил профессор Венского политехнического института Ф. А. Герстнер. Герстнеру было дано разрешение на учреждение акционерного общества для строительства железной дороги Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск. Движение по ней открылось 27 сентября 1836 года. Эта первая в истории России железная дорога находилась в полной собственности акционерного общества.

7 января 1839 года было создано Общество Варшаво-Венской железной дороги (учредители – П. А. Штейншеллер и граф П. Лубенский). В начале 1840-х годов общество оказалось финансово несостоятельным, и в 1843 году строившаяся им Варшавско-Венская ж. д. перешла в казну. Общество возобновило свои действия в 1857 году.

В 1855 году был создан комитет «Для определения основных начал условий для сооружения железных дорог частными лицами». В том же году император Александр II подписал указ «О сооружении первой сети железных дорог в России». По нему предусматривалось связать железными дорогами, проходящими через 26 губерний, три столицы (Варшаву, Москву, Санкт-Петербург) и самые крупные реки европейской части страны с двумя портами на Черном и Балтийском морях. Тогда же были утверждены «Положение об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог в России» и «Устав Главного общества железных дорог Русских». Последний лег в основу всех уставов вновь образующихся железнодорожных компаний. Три года спустя был опубликован указ о праве акционерных обществ пользоваться построенными или приобретенными ими дорогами на заранее оговоренный срок, от 80 до 88 лет.

В 1866–1880 годах было образовано 43 акционерных железнодорожных общества. К 1881 году в России имелись два управления государственных железных дорог и 45 частных. Управляющие частных железных дорог считались состоящими на государственной службе. Им подчинялся весь личный состав дороги. Начальники отделений назначались из штаб-офицеров корпуса инженеров путей сообщения, их помощники – из штаб- или обер-офицеров.

Частные железные дороги функционировали под наблюдением государственных органов в лице Министерства путей сообщения. Министерство требовало неукоснительного соблюдения разработанных им правил технической эксплуатации, тарифных ставок, утверждения должностных лиц, представления эксплуатационных смет и отчетности. Согласно «Положению об инспекторах частных железных дорог», утвержденному в 1857 году, на каждую частную железную дорогу были назначены государственные инспекторы из числа инженеров корпуса путей сообщения. В 1892 году инспекции дорог были упразднены, а обязанности инспекторов возложена на управляющих частных и начальников казенных дорог.

Перед Первой мировой войной треть железных дорог находилась в частных руках. К числу крупнейших частных железных дорог принадлежали Московско-Казанская, Московско-Виндавско-Рыбинская, Рязано-Уральская, Владикавказская, Юго-Восточные, Московско-Киевско-Воронежская, Северо-Донецкая. Одновременно действовали мелкие частные линии Армавир-Туапсинской ж. д. (1911–1913), Ейской ж. д. (1911, выкуплена казной), Волго-Бугульминской ж. д. (1911), частная узкоколейная линия Владимир-Рязань (1901) и др.

Пуговицы частных железных дорог

Форма одежды частных железнодорожных обществ – тема интереснейшая, но практически не нашедшая отражения в отечественной историографии; единственное исключение – недавно опубликованная книга М. А. Балтрашевич «Железнодорожный форменный костюм» (М., 2005), где эта тема затрагивается лишь отчасти. Известно, что строитель и владелец первой в России Царскосельской железной дороги Ф. А. Герстнер выписывал форму для кондукторов из-за границы. Служащим Царскосельской железной дороги полагалось носить нагрудный знак с изображениями гербов Санкт-Петербурга и Царского Села, перевитых лентой и увенчанных императорской короной. В дальнейшем эта схема – гербы под короной и лента – начала широко применяться в символике частных железнодорожных обществ.



Пуговицы германских и австрийских частных железных дорог, сер. XIX в.



*Эмблема
Орловско-Витебской
железной дороги, 1878 г.*



*Пуговица русских
частных
железных дорог,
сер. XIX в.*

В период 1861–1873 годов было основано 53 акционерных железнодорожных общества, и, по-видимому, большая часть их устанавливала собственную форму для своих служащих.

Известен тип анэпиграфных пуговиц с изображением паровоза, которые пока невозможно связать с каким-либо определенным железнодорожным обществом. Вероятно, они использовались до 1878 года, пока эмблематика пуговиц частных железных дорог не была регламентирована законом от 21 декабря 1878 года. Пуговицы частных и местных железных дорог с эмблемой паровоза получили широкое распространение в Германии в середине XIX века. Первые машинисты на российских железных дорогах были иностранцами – в основном немцами, шведами и бельгийцами – и, по мнению М. А. Балтрашевич, приезжая в Россию, они вероятно, носили форму своих железных дорог (Балтрашевич, 2005. С. 47). По-видимому, в дальнейшем пуговицы подобного рода стали производиться и в России, уже по заказам русских частных железнодорожных обществ.

Прогресс в развитии железных дорог в России породил широкое разнообразие форменной одежды служащих на различных железных дорогах – не только частных, но и казенных (Балтрашевич, 2005, с. 74). Каждая железная дорога имела собственную форму для служащих, отличавшуюся не только эмблемами, кокардами, знаками, пуговицами, бляхами и проч., но и цветом (синий, зеленый). Это разнообразие было ликвидировано в декабре 1878 года, когда для служащих на российских (кроме Финляндии) железных дорогах была установлена единая форма одежды (ПСЗ. Собр. 2. Т. 53. № 59145). Всем чинам, занимающим руководящие должности (управляющий дорогой, главный инженер и его помощник, начальник отделения, дистанции или участка, начальник службы движения и его помощник, контролер, начальник отделения движения и т. д.), полагалось иметь серебряные пуговицы с начальными буквами названия дороги или гладкие. С некоторыми изменениями эта форма 23 декабря 1882 года была присвоена служащим на казенных железных дорогах. Если в главном эта форма была идентична для всех дорог, то частные детали – пуговицы, поясные бляхи, нагрудные знаки, кокарды – оставались уникальными для каждой дороги, являясь опознавательными признаками, определяющими место служ-

бы (пуговицы, поясные бляхи) и должность (нагрудные знаки) того или иного железнодорожного служащего.

Форма и форменные отличия служащих частных железных дорог устанавливались на уровне правлений обществ и управляющих дорогами и утверждались Инспекторским департаментом Министерства путей сообщения. Пока в нашем распоряжении имеется очень немного документов, относящихся к этой сфере. В то же время вещественный материал, хранящийся в музеях и частных коллекциях, свидетельствует о том, что собственные пуговицы имело значительная часть частных железных дорог. Ниже мы лишь бегло остановимся на пуговицах тех железнодорожных обществ, существование которых подтверждено документальными или материальными свидетельствами.

Главное общество Российских железных дорог. Акционерное общество с участием иностранного капитала. Основано в 1857 году. Строило Петербургско-Варшавскую (1859–1862) и Московско-Нижегородскую (1861–1862) железные дороги. Эксплуатировало линии Москва – Нижний Новгород (1861–1894) и Петербург – Варшава (1861–1894). В 1868 году получило в аренду Николаевскую железную дорогу. В 1894 году упразднено.

Служащие Общества имели собственную форму, первое упоминание о которой относится к 1861 году. Пуговицы к этой форме менялись несколько раз: в 1861–1871 годах использовались пуговицы с изображением восьмиконечной звезды в венке, в 1871–1878 годах – пуговицы с аббревиатурой из начальных букв названия железной дороги, с 1878 года – гладкие пуговицы (Балтрашевич, 2005. С. 73). Начальствующему составу и службе эксплуатации полагались пуговицы серебряные; службе тяги (машинисты, помощники машинистов и проч.) – позолоченные; службе ремонта путей (дорожные смотрители, стрелочники и проч.) – медные (Балтрашевич, 2005. С. 92–93).

В 1870 году на фуражках некоторых категорий служащих Главного общества российских железных дорог появилась эмблема «крылатое колесо». Эта эмблема, ныне широко распространенная и известная, родилась в середине XIX века в Германии и стала сперва символом германских и австро-венгерских железных дорог, а позднее завоевала едва ли не весь мир. Считается, что крылья эмблемы – это крылья античного бога Гермеса (Меркурия), покровителя торговли; крылатое колесо, таким образом, указывало на важную роль железных дорог в деле развития коммерции и служило символом технического прогресса. Впрочем, согласно версии, высказанной крупным авторитетом, немецким железнодорожным инженером Максом Марией фон Вебером (1822–1881) в его книге «Vom rollenden Flügelrade» (Bielefeld, 1929; первое издание – 1882), крылья колеса – это крылья прусского орла (черный одноглавый орел – государственный герб Пруссии).

Собственные форменные отличия имели и служащие всех трех дорог, находившихся под управлением Общества: Николаевской, Московско-Нижегородской и Петербургско-Варшавской. Любопытно, что все знаки отличия – кокарды, пуговицы и проч. – считались собственностью компании и при увольнении служащего должны были непременно сдаваться (Балтрашевич, 2005. С. 73).

Николаевская (Санкт-Петербургско-Московская) железная дорога, 1855–1918. Построена за счет казны в 1843–1851 годах. В 1868–1894 годах эксплуатировалась Главным обществом Российских железных дорог. В 1894 году возвращена в казну. Управление дороги в Петербурге. Основная линия: Петербург – Москва.



*Пуговица
Николаевской
железной дороги*



*Пуговица
Московско-Нижегородской
железной дороги*

Известны два типа пуговиц Николаевской железной дороги: с изображением паровоза (по-видимому, относящиеся к периоду до 1871 года) и с литерами «Н. Д.». В обоих случаях изображения окружены надписью «ГЛАВН. ОБЩЕСТВ. РОСС. ЖЕЛЕЗ. ДОРОГЪ» (с вариантами).

Московско-Нижегородская железная дорога, 1861–1893. Построена в 1858–1862 годах, до 1893 года принадлежала Главному обществу железных дорог. Основные линии: Москва – Владимир (движение открыто в 1861 г.), Владимир – Нижний Новгород (1862). В 1893 году выкуплена в казну.

На пуговицах этой железной дороги, датируемых 1871–1878 годами, изображены литеры «М. Н.» с круговой надписью «ГЛАВН:ОБЩЕС:РОСС:ЖЕЛЕ:ДОРОГЪ».

Петербургско-Варшавская железная дорога, 1853–1906. В 1855–1893 годах частная, в 1853–1855 и 1893–1906 годах казенная. До 1855 года строилась за счет казны, после чего участок Петербург – Гатчина был сдан в концессию Главному обществу русских железных дорог. Основная линия вводилась участками: Гатчина – Луга (1857); Петербург – Гатчина (1859); Луга – Псков (1859); Псков – Остров – Динабург (1859); Ковно – прусская граница (1861); Динабург – Ландварово – Варшава (1862); Ландварово – Ковно (1862). Выкуплена в казну в 1893 году.

На пуговицах служащих этой дороги, датируемых 1871–1878 годами, изображались литеры «С.П.В.» (Санкт-Петербургско – Варшавская), окруженные надписью «ГЛАВН. ОБЩЕСТВО РОСС. ЖЕЛЕЗН. ДОРОГЪ» (с вариантами).

Акционерное общество Владикавказской железной дороги, 1885–1918. Его предшественником было Общество Ростово-Владикавказской железной дороги. Устав утвержден 2 июля 1872 года. Движение открыто в 1875 году по линии Ростов-н/Д-Владикавказ. Управление – в Ростовс-на-Дону. В 1885 году дорога была преобразована во Владикавказскую ж. д. Основные линии: Ростов-на-Дону – Владикавказ (в 1894 году линия продлена до Темир-Хан-Шуры, в 1900 году – до Баку), Тихорецкая – Новороссийск (1887–1888); Беслан – Петровск (1894), Минеральные Воды – Кисловодск (1894); Кавказская – Ставрополь (1897), Тихорецкая – Царицын (1899).

Известны пуговицы как Ростово-Владикавказской (1872–1885), так и Владикавказской (1885–1918) железных дорог. На первых изображались литеры «РВЖД», на вторых – «ВкЖД».

Волго-Бугульминская железная дорога. Одна из последних частных железнодорожных дорог в России, действовала в 1902–1917 годах. На пуговицах общества изображены гербы Самары и Казани под императорской короной, внизу на ленте надпись «ВОЛГО БУГУЛЬ» (с вариантами).

Гербы-Келецкая железная дорога. Образована в 1908 году на базе Гербы-Ченстоховской железной дороги (с 1903 г.), существовала в 1880–1918 годах. На пуговицах служащих дороги изображались литеры «ГКЖД».

Общество Китайской Восточной железной дороги (КВЖД), 1896–1918. В соответствии с соглашением между Россией и Китаем для «сооружения и эксплуатации железной в пределах Китая от одного из пунктов на западной границе Хэй-Лун-Цзянской провинции до одного из пунктов на восточной границе Гириньской провинции и для соединения сей дороги» с Забайкальской и Южно-Уссурийской железными дорогами было создано акционерное Общество Китайской Восточной железной дороги (капитал в 1900 году – 5 млн. руб.; весь пакет акций принадлежал российскому Государственному банку). Устав утвержден 4 декабря 1896 года. Обществу был предоставлен ряд привилегий: «безусловное и исключительное управление своими землями», право сооружения телеграфа; освобождение от налогов, контроль со стороны китайского правительства. Состав управления КВЖД утверждался русским Министерством финансов. Правление Общества находилось в Петербурге. Общество КВЖД участвовало в оборудовании порта во Вла-

дивостоке и организовало при посредстве Русско-Восточно-Азиатского пароходства рейсы к портам Японии, Кореи, Китая; к 1903 году владело флотилией из 20 пароходов. Общество владело телеграфом, телефонными станциями, лесопильными заводами и лесоразработками, кирпичными заводами, угольными копями, вело разведку полезных ископаемых в Маньчжурии. Обществу принадлежали Китайская Восточная и Уссурийская (с 1906 года) железные дороги.

Форменная одежда служащих на КВЖД утверждена в 1902 году (Описание форменной одежды служащих на КВЖД, 1903). Пуговицы к ней полагались гладкие, посеребренные, без изображений.

Козлово-Воронежско-Ростовская железная дорога, 1873–1892. Образована в 1873 году в результате слияния Козлово-Воронежской (1869–1873) и Воронежско-Ростовской (1872–1873) железных дорог. Основные линии Козлов – Воронеж (1869); Острожка – Ростов-на-Дону (1876). На пуговицах дороги изображались под императорской короной гербы Воронежа, Харькова и Ростова, под ними лента с литерами «КВРЖД».

Общество Либаво-Роменской железной дороги, 1877–1891. Создано в 1877 году путем объединения акционерных обществ Либавской и Ландварово-Роменской железных дорог. Устав утвержден 20 мая 1877 года. Основные линии Либава – Кошедары, Вилейка – Минск, Минск – Бобруйск, построены в 1871–1893 годах. Управление в Минске. В 1891 году дорога выкуплена в казну.

На пуговицах служащих изображались литеры «ЛРЖД».

Общество Московско-Брестской железной дороги, 1881–1896. Образовано при слиянии обществ Московско-Смоленской и Смоленско-Брестской железных дорог. Устав утвержден 29 мая 1881 года. До 1896 года эксплуатировало Московско-Брестскую железную дорогу. Упразднено в 1896 году.

На пуговицах Московско-Брестской дороги были изображены литеры «М.Б.», вокруг надпись «ОБЩЕСТВО МОСКОВСКО-БРЕСТ. Ж. Д.».

Общество Московско-Виндавско-Рыбинской железной дороги, 1897–1918. Устав утвержден в 1869 году. До 1895 года называлось Обществом Рыбинско-Бологовской железной дороги, в 1895–1897 годах – Обществом Рыбинской железной дороги.

Существовавшая в 1897–1918 годах Московско-Виндавско-Рыбинская железная дорога была образована путем объединения Бологовско-Рыбинской и Московско-Виндавской железных дорог. Основные линии построены в 1870–1904 годах: Рыбинск – Бологое (движение открыто в 1870), Чудово – Старая Русса (1878), Рыбинск – Псков (1897), Сонково – Кашин (1898), Сонково – Красный Холм (1899), Москва – Виндава*) (1901), Царское Село – Дно (1904), Новосокольники – Витебск (1904). Дорогой руководили два управления: Петербургское (Рыбинско-Псковская, Петербургско-Витебская, Новгородская линии) и Московское (линия Москва – Виндава). На пуговицах – гербы Москвы, Ярославля и Курляндской губернии под императорской короной, под ними ленточка с надписью: либо «МВРЖД», либо «МОСК.-ВИНД.-РЫБ. Ж. Д.». Пуговицы Московско-Виндавско-Рыбинской дороги известны в двух вариантах, различающихся по способу изображения ленточки.



*Пуговица
Московско-Брестской
железной дороги*



*Пуговицы Московско-
Виндавско-Рыбинской
железной дороги*

* Название латвийского города Вентспилс до 1918 г.



*Пуговицы
Московско-Казанской
железной дороги*

Общество Московско-Казанской железной дороги, 1891–1918. Основано в 1859 году как Общество Саратовской дороги, в 1863 году переименовано в Общество Московско-Рязанской ж. д., так как денег у общества хватило только на постройку линии до Рязани (1863). Преобразовано в Общество Московско-Казанской железной дороги в 1891 году в связи с началом строительства линии Москва-Рузаевка-Казань. В 1914–1918 годах Обществом строились линии Казань – Екатеринбург, Нижний Новгород – Котельнич, Арзамас – Шахраны. Управление дороги в Москве.

На пуговицах Московско-Казанской дороги изображались гербы Москвы и Казани под императорской короной, под ними лента с надписью «МКЖД» либо «МОСКОВ. КАЗАНС. Ж. Д.». Пуговицы известны в двух вариантах, различающихся по способу изображения ленточки.

Общество Московско-Курской железной дороги, 1871–1893. Построенная в 1866–1868 годах за счет казны Московско-Курская железная дорога в 1871–1893 годах принадлежала акционерному обществу Московско-Курской железной дороги. Основные линии: Москва – Серпухов (движение открыто в 1866 году), Серпухов – Тула (1867), Тула – Курск (1868). В 1893 году вошла в состав объединенной Московско-Нижегородской, Московско-Курской и Муромской железной дороги.

Известны пуговицы Московско-Курской железной дороги с литерами «МКЖД».

Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги, 1891–1918. До 1891 года называлось Обществом Курско-Киевской железной дороги (устав утвержден в 1866 году). В 1891 году переименовано в акционерное общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Основные линии построены в 1893–1912 годах: Навля – Конотоп и Терещенская – Пироговка (движение открыто в 1893); Киев – Воронеж (1890–1894), Ичня – Золотоноша (1897), Москва – Брянск – Льгов (1899), Киев – Дарница – Полтава (1901); Круты – Ичня, Бахмач – Одесса (1912).

На пуговицах дороги изображались литеры «МКВЖД».

Общество Московско-Ярославской железной дороги, 1859–1900. Устав утвержден в 1859 году, повторно в 1868 году. В 1870–1897 годах общество эксплуатировало Московско-Ярославскую железную дорогу. Основные линии: Москва – Ярославль (движение открыто в 1870 году), Новки – Кинешма (1871); Мытищи – Щелково, Александров – Иваново (1896); Бельково – Киржач, Ярославль – Кострома – Ермолино (1898); Ярославль – Рыбинск (1898). В 1897 году после постройки линии Ярославль – Вологда дорога была переименована в Московско-Ярославско-Вологодскую железную дорогу, а в 1898 году, после постройки линии Вологда – Архангельск – в Московско-Ярославско-Архангельскую железную дорогу. В 1900 году выкуплена в казну.

Известны два варианта пуговиц этого общества: периода существования Московско-Ярославской железной дороги (1859 (реально 1870)–1897) и периода Московско-Ярославско-Архангельской дороги (1898–1900). На первых изображались литеры «МЯЖД», на вторых – «МЯАЖД».

Муромская железная дорога, 1873–1882. Устав утвержден 4 мая 1873 года. Линия Ковров – Муром построена в 1874–1880 годах как ветка Московско-Нижегородской железной дороги между Ковровом и Муромом. В 1873–1882 годах принадлежала акционерному Главному обществу Российских железных дорог. Выкуплена казной в 1882 году, пре-

образована в Муромскую железную дорогу. В 1893 году присоединена к Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железной дороге.

На пуговицах Муромской железной дороги изображались литеры «МЖД».

Одесская железная дорога, 1870–1879. В 1870 году Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) получило в концессию Одесскую железную дорогу и стало именоваться Русским обществом пароходства и торговли и Одесской железной дороги (РОПиТ и ОЖД). В 1879 году Одесская железная дорога была отделена от общества, к которому после этого вернулось прежнее название РОПиТ. К периоду существования РОПиТ и ОЖД (1870–1879) относятся пуговицы Одесской железной дороги, на которых изображен паровоз, окруженный надписью «РУССКОЕ:ОБЩ:ПАРОХОДСТВ:ТОРГ:И ОДЕССК:ЖЕЛ:ДОРОГИ».

Общество Оренбургской железной дороги. Устав утвержден 22 февраля 1874 года, как частная дорога существовала в 1877–1896 годах. На пуговицах Оренбургской железной дороги изображался герб Оренбурга, окруженный венком и надписью «ОРЕНБУРГСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА».

Орловско-Витебская железная дорога, 1868–1894. Земская. Устав утвержден 2 мая 1868 года. На пуговицах изображались гербы Орла и Витебска под императорской короной, под ними лента с надписью «ОРЛОВСКО-ВИТЕБСКАЯ Ж. Д.» (с вариантами).

Общество Рязано-Уральской железной дороги, 1859–1918. Одно из крупнейших железнодорожных обществ в России. Основано в 1859 году как Общество Саратовской железной дороги. После открытия ветви Рязань – Козлов (1868) стало называться Обществом Рязано-Козловской железной дороги. В 1891 году Общество представило правительству план расширения предприятия, который состоял в сооружении новых железных дорог от Рассказово до Камышина, от Покровской слободы до Уральска и слиянии этих дорог вместе с Рязано-Козловской и Козлово-Саратовской линиями в одно целое. В 1892 году образовалась новая крупная железнодорожная компания: Общество Рязано-Уральской железной дороги.



*Пуговица Рязано-Уральской
железной дороги*

Известны пуговицы Рязано-Козловской (1866–1892) и Рязано-Уральской (1892–1918) железных дорог (последние – в двух вариантах). На первых изображены под императорской короной гербы Рязани и Тамбова, под ними – литеры «РКЖД» на ленте. На вторых изображались гербы Рязани и Уральска под короной, под ними на ленте надпись «РУЖД» либо «РЯЗАНС. УРАЛЬС. ЖД». Варианты этих пуговиц различаются по способу изображения ленточки.

Общество Тамбово-Козловской железной дороги. Существовало в 1869–1890 годах. Устав утвержден 8 октября 1869 года. Известны пуговицы с литерами «ТКЖД», по-видимому, относящиеся к мундиру служащих этой дороги.

Северо-Донецкая железная дорога, 1878–1918. Северо-Донецкая дорога окончательно вступила в строй в 1911 году, когда было открыто движение по линии Харьков – Родаково. До этого действовала открытая в 1878 году линия Льгов – Харьков – Купянск. На пуговицах служащих Северо-Донецкой дороги были изображены под императорской короной четыре крестообразно расположенных герба – Харьковской губернии (в варианте, существовавшем в 1878–1887 годах), Ростова-на-Дону, Курска и Екатеринослава, под ними на ленте надпись «СЕВ.-ДОН.».

Общество Царскосельской железной дороги, 1837–1897. Устав Общества утвержден 26 марта 1836 года. Царскосельская железная дорога, соединившая Петербург и Царское Село, стала первой в России железной дорогой общественного пользования. Регулярное движение поездов на участке Петербург – Царское Село открыто 30 октября 1837 года. В 1899 году дорога вошла в состав Московско-Виндавско-Рыбинской железной дороги.

Известны пуговицы Царскосельской дороги с литерами «ЦЖД».

Общество Юго-Восточных железных дорог, 1893–1918. Образовано в 1893 году в результате слияния обществ Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской железных дорог. Основные линии построены в 1862–1900: Царицын – Калач-на-Дону (движение открыто в 1862 году); Козлов – Воронеж (1869); Орел – Грязи (1868–1870); Грязи – Царицын (1869–1871); Острожка – Ростов-на-Дону (1876); Харьков – Балашов (1895).

Обилие городов разных губерний, соединенных линиями этого железнодорожного общества, вызвало к жизни необычный вид пуговиц Юго-Восточных дорог: в центре – императорская корона, по кругу – гербы Тамбова, Воронежа, Ростова-на-Дону, Орла и Саратова, разделенные литерами, в совокупности образующими аббревиатуру «ОЮВЖД» («Общество Юго-Восточных железных дорог»).

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

В структуру ведомства путей сообщения входили Институт инженеров путей сообщения императора Александра I; Московское инженерное училище; 32 железнодорожных технических училища для подготовки машинистов, дорожных мастеров и т. п.

Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Институт Корпуса инженеров путей сообщения был создан в 1809 году «для приуготовления юношества и образования инженеров». В 1810–1865 годах – Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Первоначально имел характер военно-учебного заведения и лишь в 1860-х годах был преобразован в гражданское учебное заведение. В 1877 году, по случаю празднования столетия рождения Александра I, институту было присвоено имя этого императора.

Младшие воспитанники института числились в чине портупей-прапорщиков, а слушатели старших курсов – прапорщиками и подпоручиками. Так как институт был полувоенным учебным заведением, то форма выпускников и кадетов соответствовала военной форме того времени. Первым воспитанникам института было разрешено носить офицерский мундир, но без эполет. Это была важная льгота, поскольку все поступающие на воинскую службу должны были начинать ее с нижних чинов, юнкерами или кадетами в кадетских корпусах, и при этом носить солдатскую форму.

В 1820 году при институте учреждена Военно-строительная школа путей сообщения для подготовки техников-строителей. В 1829 году ее присоединили к Институту Корпуса инженеров путей сообщения, который получил устройство по образцу кадетских корпусов. Воспитанникам института была присвоена кадетская форма, амуниция, ружья и кивера с серебряным «полусолнцем».

21 августа 1830 года портупей-прапорщикам и кадетам Института Корпуса инженеров путей сообщения были установлены белые оловянные пуговицы с гербами (ПСЗ. Собр. 2. Т. 5. № 3866).

Принятым 13 июня 1849 года «Положением об институте Корпуса инженеров путей сообщения» устанавливались мундиры для преподавателей, чиновников и воспитанников этого учебного заведения (ПСЗ. Собр. 2. Т. 24. № 23312). Директору и офицерам полагались мундиры Корпуса инженеров путей сообщения, пуговицы белые с изображением го-

сударственного герба. Преподавателям, состоящим в гражданских чинах, и гражданским чиновникам института полагались белые пуговицы по примеру военно-учебных заведений с изображением государственного герба в сиянии. Для нестроевых нижних чинов института 11 августа 1855 года были установлены оловянные пуговицы «с сиянием», по образцу военно-учебных заведений (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29578).

Училище гражданских инженеров. В 1832 году в составе ГУПС было учреждено Училище гражданских инженеров, а в 1841 году – Архитектурное училище. В 1842 году оба учебных заведения были объединены и реорганизованы в Строительное училище ведомства путей сообщения.

Для учрежденного в 1832 году Училища гражданских инженеров при Главном управлении путей сообщения устанавливались пуговицы плоские белые (ПСЗ. Собр. 2. Т. 7. № 5309).

Строительное училище ГУПСиПЗ. В 1842 году Архитектурное училище и Училище гражданских инженеров ведомства ГУПСиПЗ были объединены и преобразованы в Строительное училище ГУПСиПЗ. Оно имело целью готовить строителей «всякого рода архитектурных гражданских зданий», дорог, мостов и плотин, водопроводов, артезианских колодцев, фабрик, заводов, мельниц и «других промышленных и хозяйственных заведений». Училище имело военную организацию. Согласно принятому 17 декабря 1842 года «Положению о Строительном училище Главного управления путей сообщения и публичных зданий» (ПСЗ. Собр. 2. Т. 17. № 16345; приказ главноуправляющего ПУиПЗ № 206 от 17 декабря 1842 года), директору, штаб- и обер-офицерам училища полагался мундир по форме, присвоенной Корпусу инженеров путей сообщения, чиновникам канцелярии училища – мундир, установленный для чиновников штаба Корпуса. Воспитанники училища получали куртки темно-зеленого сукна с полубархатным воротником со светло-зеленой выпушкой. На погонах и белых металлических пуговицах изображались литеры «С. У.». Такие же погоны и пуговицы носились на шинелях.

Новое Положение о Строительном училище было принято 27 декабря 1851 года (ПСЗ. Собр. 2. Т. 26. № 25857). Согласно нему, директор, офицеры и преподаватели училища должны были носить мундир Корпуса инженеров путей сообщения «с изображением на пуговицах, по примеру военно-учебных заведений, изображения государственного герба в полукруглом сиянии». Воспитанникам училища и нижним чинам при строевом и классном обмундировании и на шинелях полагалось иметь белые пуговицы с гербами. Для нестроевых нижних чинов Строительного училища 11 августа 1855 года были установлены оловянные пуговицы «с сиянием», по образцу военно-учебных заведений (ПСЗ. Собр. 2. Т. 30. № 29578).

В 1865 году училище передано в ведение Министерства внутренних дел.

Императорское Инженерное училище в Москве. Основано в 1895 году, с 1913 года – Московский институт инженеров путей сообщения. 1 мая 1896 года воспитанникам училища и «практикантам оного» установлена форма с посеребренными пуговицами с изображением топора и якоря (ПСЗ. Собр. 3. Т. 16. № 13025). Вновь форма училища была изменена 5 ноября 1899 года (ПСЗ. Собр. 3. Т. 19. № 17676). Пуговицы остались прежние: посеребренные, с изображением положенных крест-накрест якоря и топора.

Железнодорожные технические училища. Форма железнодорожных технических училищ установлена 30 августа 1887 года (ПСЗ. Собр. 3. Т. 7. № 4690). Кафтан воспитанникам училищ полагался на крючках, без пуговиц.