

**Филиал ОАО «РЖД» Северо-Кавказская железная дорога  
Северо-Кавказский центр научно-технической информации и библиотек  
Дорожная научно-техническая библиотека**

## **История железнодорожного костюма (тематическая подборка)**



**Ростов-на-Дону  
2012**

*В подборке представлен материал о форменном обмундировании железнодорожников – история и описание форменной одежды: регалий и знаков различия должностей, служб и подразделений.*

*Использованы материалы Интернет сайтов и статьи из периодической литературы.*

*Рекомендуется для работников железнодорожного транспорта*

**СОСТАВИТЕЛЬ:**

Гл. библиограф

М.А. Дудникова

тел. 3-17-32

**ОТВЕТСТВЕННЫЙ:**

Зав ДНТБ

О.Н. Гольяева

тел. 5-50-92

## **ОГЛАВЛЕНИЕ:**

Форма, ставшая содержанием .....	4
Форменные пуговицы и кокарды МПС 1809-1917 гг. ....	7
В середине XIX века циркуляры запрещали железнодорожникам носить цветной галстук и... усы .....	9
История форменного обмундирования железнодорожников .....	11
Железнодорожная форма России образца 1879 года. ....	15
Железнодорожная форма России образца 1932 года. ....	17
Железнодорожная форма СССР образца 1943 года. ....	18
Железнодорожная форма СССР образца 1955 года .....	28
Железнодорожная форма СССР образца 1985 года .....	29
Железнодорожная форма 1994 года .....	31
Стиль «от начальника» .....	33
От «форменности» к «фирменности» .....	36
В отличной форме .....	41
Знаки с различием .....	44
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....	47



## Форма, ставшая содержанием

Обмундирование железнодорожников сохранило отпечатки разных эпох

В одном из залов Музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги молодой паренёк и пожилой мужчина в спецовке внимательно рассматривают серый форменный костюм железнодорожника, красующийся в стеклянной витрине.

Неподалёку от любопытствующих «экскурсантов» под одной из массивных люстр – лестница-стремянка. Оказалось, оба любителя исторических раритетов – электромонтёры. Тот, что старше, – бывший железнодорожник Николай Пшеничников – долгое время работал мастером по ремонту электропоездов локомотивного депо Свердловск-пассажирский:

– Я помню железнодорожную одежду, начиная с Великой Отечественной войны. А форму этого времени, – кивнул Николай в сторону обмундирования 70-х годов, – даже сам поносить успел...

Восприняв фразу одного из случайных экскурсантов как информационный повод, корреспондент «УМ» решил попутешествовать по вехам времени от первых предметов железнодорожной форменной одежды до кителя, рубашки и брюк, переданных музеем их бывшим владельцем Григорием Шимановичем – начальником грузовой службы с 1970 по 1983 гг.

### Мундир военного образца

История форменного обмундирования железнодорожников неразрывно связана с началом подготовки специалистов-инженеров по строительству и эксплуатации сухопутных путей сообщения. В ноябре 1809 года, когда было учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями, на службу поступали сначала чиновники, состоявшие ранее в Департаменте водяных коммуникаций, а позднее – выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения. Именно тогда, впервые для служащих ведомства и кадетов учебного заведения, создаётся специальное обмундирование.

«Мундир был военного покроя тёмно-зеленого сукна с чёрным бархатным воротником и красной выпушкой, на воротнике две шитые серебряные петлицы, пуговицы белые, гладкие... Брюки цвета мундира с красной выпушкой носились поверх сапог. Шляпа – офицерская треуголка с чёрным султаном из петушиных перьев и серебряной петлёй с левой стороны –

носились крыльями к плечам, шпага с серебряным темляком. Для отличия чинов полагались серебряные эполеты с золотыми звездочками», – пишет автор книги «Железнодорожный форменный костюм» Мария Балтрашевич.

### **Путь к единообразию**

В 1830 году вместо гладких пуговиц на мундирах и сюртуках офицеров Института Корпуса путей сообщения вводят пуговицы с крестообразно расположенным топором и якорем, а генералам – пуговицы с государственным гербом. Знак из топора и якоря, положенных накрест, сохранился вплоть до 1932 года, то есть до введения технического знака из ключа и молотка.

К сожалению, о форме служащих первых железных дорог известно немного. Например, проектировщик и строитель Царскосельской железной дороги профессор Франц Герстнер выписывал форму для кондукторов из-за границы.

Самая ранняя форма машинистов относится к 1861 году. Это были длинные сюртуки, фуражки и брюки. Всё облачение – серого цвета. За выслугу лет машинистам полагались знаки различия. За пять лет службы – серебряный галун на обшлагах рукавов, за последующие пять добавлялись галуны на воротнике и фуражке.

В 1866 году издаётся указ о присвоении особого знака инженерам, окончившим курс в институте. Он представлял собой овал с изображением дубовой и лавровой ветвей, расходящихся кверху, а снизу перевязанных лентой. В центре государственный герб, под которым накрест положены топор и якорь. Знак носился при всех чинах на военной и гражданской форме на правой стороне груди.

С развитием железных дорог форменной одежде придаётся всё большее значение. К 1873 году в России основано 53 акционерных железнодорожных общества. На тот момент существует столько же видов форм. Тогда же, благодаря Главному обществу российских железных дорог, появляется известная и поныне эмблема, присутствующая в почти неизменном виде на современной форменной железнодорожной одежде – два распростёртых крыла и колесо, символизирующих скорость, точность, комфортабельность.

К единообразию форма железнодорожников России приходит в 1878 году по ходатайству Министерства путей сообщения. Её вид напоминал военную форму того времени: мерлушковые папахи, шаровары, заправленные в сапоги.

## Форма советского периода

Особенностью первой советской железнодорожной формы, введённой в 1932 году, являлся тёмно-синий цвет ткани. Введены были френчи и зимний головной убор, представляющий собой шапку типа «финки», с кожаным верхом. Знаки различия располагались на петлицах. У среднего командного состава – эмалированные шестигранники, высшего – эмалированные звёздочки, у младшего и рядовых – красные эмалированные углы.

Новая форма появляется в 1943 году, когда вводятся персональные звания и новые знаки различия для личного состава железнодорожного транспорта. У младшего начальствующего и рядового составов погоны представляли собой два соединённых между собой шестиугольника. Для определения принадлежности к той или иной отрасли железнодорожного хозяйства на погонах располагали эмблемы, присвоенные соответствующей отрасли. Например, у железнодорожников, относящихся к локомотивному хозяйству, – изображение паровоза, у работников вагонного хозяйства – вагон.

Очередное изменение железнодорожная одежда претерпевает в 1955 году, превращаясь в форму гражданского образца. Возрождается традиция пошива серебряного галуна на фуражках машинистов. С 1963 года знаки различия перенесены на рукав.

## Отпечатки разных эпох

Слегка оглянувшись на историю железнодорожного форменного костюма и знаков различия, невольно меняешь и взгляд на музейный экспонат, так привлёкший случайных экскурсантов.

Форменная одежда высшего начальствующего состава Российских железных дорог не просто соответствует своим «генеральскими» должностям. Есть в ней и многое другое...

На тулье фуражки – крылья и эллипс, появившиеся почти сто сорок лет назад. А под ним, на кокарде, – вышитый венок. В центре – на зелёном поле – технический знак из ключа и молотка. Здесь явно прослеживается историческая связь с мундирами и сюртуками офицеров Института Корпуса путей сообщения. У генералов того же учебного заведения пуговицы были выполнены в виде государственных гербов царской России. На пиджаке, ставшим музейным экспонатом, – пуговицы выполнены в виде гербов СССР. Летняя форма высшего начальствующего состава семидесятых годов прошлого столетия сохранила в себе отпечатки разных времён.

**Автор:** Валерия Сомова

<http://www.rzd>

## Форменные пуговицы и кокарды МПС 1809-1917 гг.



- 1.** Форменная пуговица инженеров путей сообщения 1809 г.
- 2.** Форменная пуговица инженеров путей сообщения 1817 г.
- 3.** Форменная пуговица военно-рабочих рот путей сообщения 1843 г.



- 4.** Форменная пуговица Главного общества Российских ж.д. 1861 г.
- 5.** Форменная пуговица Петербурго-Варшавской ж.д. 1871 г.
- 6.** Форменная пуговица Российских ж.д. 1878 г.



- 7.** Форменная пуговица Министерства путей сообщения 1890 г.
- 8.** Форменная пуговица Российского общества пароходства, торговли и Одесской ж.д. 1900-е гг.
- 9.** Форменная пуговица общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. 1905 г.



- 10.** Форменная пуговица телеграфистов 1858 г.

- 11.** Фуражечная кокарда локомотивных бригад  
**12.** Фуражечная кокарда служащих путей сообщения 1850-1917 гг.



- 13.** Кокарда главного Общества Российских ж.д. 1871 г.  
**14.** Кокарда локомотивных бригад за 25 лет службы



- 15.** Кокарда служащих Екатерининской ж.д. 1896 г.  
**16.** Кокарда инженеров путей сообщения, служащих на Екатерининской ж.д. 1896 г.  
**17.** Кокарда служащих Российских ж.д. 1905 г.



- 18.** Кокарда служащих Николаевской и Царскосельской ж.д. 1896 г.  
**19.** Кокарда служащих Российских ж.д. 1878 г.  
**20.** Кокарда служащих Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. 1905 г.



- 21.** Кокарда служащих Сызрано- Вяземской ж.д. 1890 г.  
**22.** Кокарда Петербурго-Балтийской ж.д. 1890 г.  
**23.** Кокарда Николаевской ж.д. 1890 г.



## **В середине XIX века циркуляры запрещали железнодорожникам носить цветной галстук и... усы**

### **История форменного костюма на железнодорожном транспорте в России начинается... задолго до пуска первого поезда в 1837 году.**

Транспортными артериями в ту пору были реки, ведало которыми Главное управление водяных и сухопутных сообщений. Ведомство строило работу по военному образцу, а потому все его служащие – вплоть до рядовых мастерской бригады путей сообщения – обязаны были носить форму. Поэтому прообразом формы нынешнего дорожного мастера был кивер с помпоном, мундир темно-зеленого сукна с черным воротником и погонами да португез с ранцем...

Когда же открылась Царскосельская дорога, в объявлении о ее работе в первые дни было сказано, что «кондукторы в особой одежде будут пассажирам указывать места в экипажах». А уже в шестидесятых годах XIX века железнодорожникам циркулярно предписывалось: «Полукафтаны, пальто и прочая одежда должна быть в чистоте и застегнута на все пуговицы. Вольности 1861 года не замедлили сказаться и на «чугунке»: рабочим предоставлялось право носить одежду, «которую они признают удобной», а подрядчики обязаны были снабдить их фуражками с зеленой выпушкой и бляхами с номерами. Десятники одевались по форме нижних чинов Николаевской дороги, введенной в 1857 году. Чтобы поднять престиж службы, мастерам и машинистам Николаевской дороги за пять лет работы полагались серебряные галуны на обшлага рукавов, за десять – на фуражку и воротник. Двенадцатого июня 1885 года вводится Общий устав российских железных дорог, а следом и единообразие в форме. И правила ее ношения – парадной, обыкновенной, рабочей и дорожной.



Государственный герб на форменной одежде железнодорожников появился в 1890 году, особый интерес представляли кокарды, петличные вензеля и другие знаки отличия, не разменявшиеся за годы существования отрасли.

В годы советской власти (второго февраля 1920 года) Совет обороны утвердил постановление «О положении транспорта». Железнодорожники получили однобортные кители из черного сукна с отложными воротниками, на которых крепились петлицы с заглавными буквами названия дороги. На нагрудных бляхах помещался герб с изображением серпа и молота или заглавными буквами республики, к которой относилась железная дорога. К 1930 году полный комплект форменного обмундирования состоял из одной фуражки, двух тужурок летних и одной зимней и одного ватного пальто. А пятнадцатого августа 1932 года ввели единый стандарт: на петлицах изображались переkreщенные французский ключ и молоток, на пуговицах — звезды и паровоз. В сентябре 1943 года на железнодорожном транспорте появились персональные звания, новые знаки различия и форменное обмундирование.

Форменная одежда разделялась на парадную и повседневную. Последняя, в свою очередь, делилась на зимнюю и летнюю. Темно-синяя форма являлась парадной одеждой, а светло-коричневая — повседневной. В зимнее время фуражка заменялась папахой из каракуля черного цвета у высшего состава и шапками типа кубанки у рядового состава.



**Эмблемой службы движения** было изображение железнодорожного разъезда со сторожкой слева и светофором посередине. Впоследствии это изображение выштамповывалось на слегка вытянутой шестиугольной пластинке. Эмблемой **службы тяги** служил профиль паровоза, а у работников электротяги — электровоза. Службу **пути и строительства** символизировал арочный железнодорожный мост. Особо интересной формой отличалась **эмблема административной службы**, на которой были изображены серп и молот, наложенные на пятиконечную звезду и французский ключ.

В 1994г. - утвержден единый государственный стандарт форменной одежды для работников железнодорожного транспорта.

## История форменного обмундирования железнодорожников

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 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, а 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., т.е. до введения современного технического знака из ключа и молотка. Инженеры путей сообщения продолжали носить военные мундиры до 1867 г., когда стали выпускаться из института в званиях гражданских инженеров и с чином коллежского или губернского секретаря.

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 - обер-кондукторы 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 ж. д. полагались галуны на обшлага рукавов, за десять лет к ним прибавлялись галуны на фуражку и воротник.

Крестьянская реформа 1861 г. обозначила новый период хозяйственного развития России - промышленного капитализма. Одной из главных причин препятствующих быстрому развитию промышленности, было отсутствие железных дорог. Так как казна России, обескровленной Крымской войной, опустела, правительство было вынуждено привлечь к строительству железных дорог частный капитал.

За период 1861-1873 гг. было основано 53 акционерных железнодорожных общества и каждое общество вводило свою форму для

служащих. В 1871 г. появилась эмблема Главного общества российских ж.д.: 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. За все время существования Министерства путей сообщения дореволюционной России, его служащие подразделялись на четыре 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 года Высочайше утверждаются последние изменения в форменном обмундировании гражданских чинов министерства путей сообщения дореволюционной России, согласно которым чиновники и инженеры имели семь установочных форм обмундирования: парадную, праздничную, обыкновенную, особую, будничную, летнюю и дорожную.

В первые годы советской власти железнодорожники донашивали старые форменные костюмы, но без эмблем. Первая советская железнодорожная форма была введена в 1926 г. Следующие изменения прошли в 1932 г., особенностями этого 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. Эта форма просуществовала до 1943 г., когда были 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. Эта форма в 1955 г. была заменена формой гражданского образца. Знаки различия перенесли на петлицы.

В 1963 г. покрой формы вновь изменяется. Появляется эмблема железных дорог СССР - колесо и крылья. Технический знак (молоток и ключ) сохранился. Очередные большие изменения в форменном костюме железнодорожников последовали в 1985 г. Этому предшествовали: приказы МПС №2114 (1973 г.) «Об изменении знаков различия для личного состава

железнодорожного транспорта» и №32Ц (1979 г.) «Об изменении знаков различия на форменной одежде работников железнодорожного транспорта».

Согласно приказу 1973 г. 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». 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 60х30 мм. Комплект одежды 1985 г. включал двубортное пальто и костюм, состоящий из (двубортного у высшего и старшего начальствующего составов, и однобортного у остальных) пиджака с открытыми лацканами, двумя боковыми прорезами и одним нагрудным карманом; и брюки цвета пиджака - без манжет, носимые навыпуск, цвет зимней формы темносиний, летней — светлосерый.

Главным 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 для работников железнодорожного транспорта. 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 рядовую 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. Для высшего начальствующего состава может быть вышита, для остальных изготавливается из металла. 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. Изучение истории форменного обмундирования показывает, что ее развитие непосредственным образом связано с жизнью общества, происходящими в нем различными социальными процессами и требованиями времени. Эту закономерность подтверждает и эволюция форменного костюма железнодорожников России. В эпоху резкого деления общества на классы вносятся детали, закрепляющие иерархическую лестницу.

Во время второй мировой войны, тыл становится трудовым фронтом и железнодорожники - надевают погоны. К 1955 г. страна восстанавливает разрушенное хозяйство, идет мирный путь развития экономики и форменный костюм ищет пути совершенствования. Первый шаг назад - возврат к довоенным петлицам, однако демократические преобразования шестидесятых годов, появление новых материалов позволяют и форменному обмундированию, при сохранении знаков различия, приблизиться к бытовому костюму.

Жизнь не стоит на месте, внося коррективы во все сферы деятельности человека. Нет сомнения, что поиск новых моделей костюмов будет продолжен.

*М.А. Балтрашевич*  
Интернет сайт  
Колесо истории

## Железнодорожная форма России образца 1879 года.

Краткое описание формы, которую носили железнодорожники с 1879 по 1917г.

**Автор:** по материалам сайта [civil-uniform.narod.ru](http://civil-uniform.narod.ru) Валерия Степанова.

<a href="#">1932г</a>	<a href="#">1943г</a>	<a href="#">1955г</a>	<a href="#">1985г</a>	<a href="#">1994г</a>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



31 января 1879 года приказом Министерства путей сообщения в России вводилась специальная форма для служащих железных дорог.

В приказе указывалось, что ношение формы должно быть обязательным "во время отправления служебных обязанностей".

Форма предусматривала следующие предметы:

- двубортный мундир длиною до колен;
- фуражку;
- шаровары из сукна по цвету мундира;
- пальто двубортное черного цвета;



- ремень с пряжкой;
  - сапоги.
- Для различия железнодорожных служб,



которых было четыре, были введены различные цвета кантов на головном уборе, обшлагах, воротниках, наплечных знаков, а именно:

- для службы пути и зданий - зеленый цвет;
- для службы тяги и подвижного состава - синий цвет;
- для службы движения - малиновый цвет;
- для службы телеграфной - желтый цвет.



Кроме того, для различных профессий, вводились бляхи на фуражку (например, ДОРОЖНЫЙ МАСТЕР), нагрудные знаки, нарукавные знаки из

металла.

Для различия специалистов разных классов на фуражке имелись





полоски-галуны:

- для 1-го класса - 3 галуна;
- для 2-го класса - 2 галуна;
- для 3-го



класса -  
1галун.  
Кокарда на  
головном  
уборе, пряжка



ремня, нагрудные и нарукавные знаки работников имели начальные буквы той дороги, на которой они работали. Например, для Сибирской ж.д. это были буквы СЖД, для Северо-Западной - СЗЖД, для Китайско-Восточной - КВЖД и т.д.



Мундиры отличались по цвету для различных служб. Для службы пути и зданий они шились из темнозеленого сукна, а для службы



движения - из черного. Пуговицы на мундирах пришивались в два ряда по 6 штук и были либо гладкие, либо с начальными буквами названия дороги, как на знаках и пряжках.

Начальники станций имели еще одно отличие: фуражку красно-оранжевого цвета.

Наплечные знаки поперечные, посреди плеча, из чередующихся серебряного и светлозеленого гарусных жгутов, нашитых на светлозеленом суконном погончике. (Цвет определялся видом службы).





## Железнодорожная форма России образца 1932 года.

### Краткое описание формы, которую носили железнодорожники с 1932 по 1943г.

**Автор:** по материалам сайта [civil-uniform.narod.ru](http://civil-uniform.narod.ru) Валерия Степанова.

[1879г](#)

[1943г](#)

[1955г](#)

[1985г](#)

[1994г](#)



Эта форма  
введена  
приказом  
НКПС №  
403/Ц от 28  
мая 1932 года.

Форма  
предусматрив  
ала  
следующие  
предметы:



однобортный мундир с отложным воротником, на который  
нашивались петлицы со знаками различия по армейскому  
образцу;

- фуражку;
- брюки-галифе;
- шинель;
- ремень с пряжкой;
- сапоги.

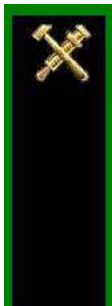


Для различия железнодорожных служб, которых  
было пять, были введены различные цвета кантов  
на головном уборе и петлицах:

- для службы пути - зеленый цвет;
- для службы тяги - синий цвет;
- для службы телеграфной - желтый цвет;
- для службы эксплуатации и прочих - малиновый цвет.

На петлицах для обозначения должности прикреплялись  
звездочки (от одной до четырех), ромбики (от одного до четырех)  
или нашивки. Кроме того на петлицах прикреплялся технический  
знак - перекрещенные молоток и разводной ключ.





Поездные машинисты и их помощники на фуражке, присвоенной поездным бригадам, носили вокруг околыша узкий белый галун с классной разбивкой:

- машинист 1 класса - 4 галуна;
- машинист 2 класса - 3 галуна;
- машинист 3 класса - 2 галуна;
- все их помощники - 1 галун;



[www.civil-uniform.narod.ru](http://www.civil-uniform.narod.ru)

## Железнодорожная форма СССР образца 1943 года.

Краткое описание формы, которую носили железнодорожники с 1943г.

Автор: с сайта [elfor.ru](http://elfor.ru)

<a href="#">1879г</a>	<a href="#">1932г</a>	<a href="#">1955г</a>	<a href="#">1985г</a>	<a href="#">1994г</a>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



В этой статье речь пойдет о самой красивой и удачной по стилистическому решению советской железнодорожной униформе, введенной в 1943 году. Во время Великой Отечественной войны был возрожден ряд дореволюционных традиций, немислимых в довоенные годы. Этим давалось понять, что Советский Союз является, в известной степени, наследником и преемником Российской империи. В соответствии с данной концепцией, в 1943 году были произведены изменения в военной и ведомственной униформе, придававшие ей стиль, близкий к бытовавшему в 1910-е годы, но не повторявший его буквально. Железнодорожный транспорт был военизированной организацией. В определенных случаях железнодорожники находились на казарменном положении, а по законам военного времени жила вся страна. Среди униформ гражданских ведомств, железнодорожная форма наиболее походила на военную. Согласно Указа 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, в частности, нововведенные персональные звания, порядок их присвоения, новые знаки различия и форменная одежда работников железнодорожного транспорта. Текст приказа, относящийся, в основном, к форме одежды, излагается ниже почти дословно, дополняясь, по мере необходимости, разъяснениями и комментариями.

Персональные звания присваивались в порядке аттестации.

Младшему начальствующему составу - приказами начальников железных дорог, совместно с начальниками отраслевых управлений и начальниками объединений - по представлению начальника предприятия. Среднему и старшему начальствующим составам Народный комиссар путей сообщения присваивал звания приказом, по представлению начальников железных дорог, начальников управлений, отделов, объединений истроек НКПС. Высшему начальствующему составу звания присваивались постановлением Совета Народных Комиссаров СССР по представлению Народного комиссара путей сообщения.

Вновь поступившим на железнодорожный транспорт работникам звания младшего начальствующего состава присваивались по истечении шести месяцев работы. Остальным же устанавливались сроки пребывания в каждом персональном звании, по окончании которых проводилась аттестация. Если работник по окончании срока выслуги не обнаруживал способностей к профессиональному или служебному росту, то очередное звание могло и не присваиваться. Если такое происходило и по истечении повторного срока пребывания в данном звании, то работник смещался на более низкую должность. За особые заслуги или выдающиеся успехи в работе к званию могли представить и досрочно, и даже вне очереди.

К званиям высшего начальствующего состава относились генерал-директор путей сообщения, вице-генерал - директор путей сообщения первого и второго ранга, генерал-директор первого, второго и третьего ранга. Сроки выслуги высшему составу НКПС не устанавливались.

К званиям старшего начальствующего состава относились директор-полковник, директор-подполковник и инженер-майор. Срок выслуги у них был пять лет. К званиям среднего начальствующего состава относились инженер-капитан, инженер-лейтенант и техник-лейтенант. Срок их выслуги составлял четыре года.

Младший начальствующий состав - техник первого, второго и третьего ранга, старший бригадный и бригадный - имели сроки выслуги по три года (бригадный - два года).

Ко всем званиям, кроме генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения, добавлялось

определение принадлежности к соответствующей отраслевой службе. Звучало это, например, так: генерал-директор административной службы третьего 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 требовалось еще и специальное правительственное постановление.

В качестве знаков различия железнодорожникам были



установлены погоны, сходные с военными, но таковыми не идентичные. Погоны высшего, старшего и среднего начальствующих составов представляли собой вытянутый шестиугольник с параллельными длинными сторонами. Нижний конец погона срезался под прямым углом, а верхний заканчивался срезанным тупым углом со стороной среза, параллельной нижнему краю. Края погона, кроме нижнего, окантовывались светло-зеленым сукном. Длина погона, в зависимости от размера одежды, была от 13,5 до 15,5 см. Ширина погона с кантом у высшего начальствующего состава была 6



см, у старшего и среднего - 5,5 см. Ширина канта составляла 0,25 сантиметра, а высота скоса срезанного тупого угла верха - 1 сантиметр. Погоны имели



каркас; хлястик и шлевка служили для пристегивания погон к одежде.

Погоны младшего начальствующего и рядового составов отдаленно напоминали эполеты, и состояли из двух соединенных между собой вытянутых шестиугольников. Верхний конец верхнего шестиугольника образовывал тупой угол с высотой скоса боковых сторон 1 см. Общая длина погона была от 13,5 до 15,5 см, а верхний шестиугольник был, соответственно, длиной от 8,5 до 10,5 см. Нижний шестиугольник был длиной 5 см. Ширина верхнего шестиугольника с кантами составляла 3 см, нижнего - 6 - 6,2 см. Параллельные боковые стороны были по 3 см, остальные - по 3 - 3,2 см. За некоторое сходство со щипковыми инструментами железнодорожники прозвали свои суконные эполеты "балалайками".

Для всех видов обмундирования, кроме летнего пальто, по приказу полагались жесткие пристежные погоны, а на пальто - мягкие пришивные, но с пуговицей в верхнем конце. Однако, как

и в армии, на пальто носили жесткие пристежные. Для работников служб тяги, движения, связи, пути и строительства для ношения при исполнении служебных обязанностей приказ устанавливал мягкие пришитые погоны из темно-синего жаккардового шелкового галуна с тем же рисунком переплетения, что и на парадных. На практике же такие погоны встречались крайне редко. Серебряные погоны красовались даже на рабочей форме машинистов. Восемнадцатимиллиметровые пуговицы в верхнем конце погон были золоченые, у младшего состава -

латунные.



Немного ниже пуговиц крепились впервые введенные эмблемы принадлежности к той или иной отраслевой службе



железнодорожного транспорта. До этого, еще с последней четверти XIX века, службы традиционно различались по присвоенным им цветам кантов, что создавало известные неудобства при переходе из одной службы в другую.

Эмблемой службы движения было изображение железнодорожного разъезда со сторожкой слева и светофором посередине. Впоследствии это изображение выштамповывалось на слегка вытянутой шестиугольной пластинке. Эмблемой службы тяги служил профиль паровоза, а у работников электротяги - электровоза (последнее, впрочем, встречалось



довольно редко). Службу пути и строительства символизировал арочный железнодорожный мост, а у службы связи эмблемой был поставленный на угол квадрат с вписанным в него кругом, с помещенной наверху звездочкой рубиновой эмали и двумя скрещенными рубиновыми молниями в середине. Эмблемой административной службы были серп и молот, наложенные на

пятиконечную звезду и французский ключ. Эмблемы высшего, старшего и среднего начальствующих составов изготавливались из оксидированного металла, у младшего начальствующего и рядового составов - из латуни. У генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения эмблема была особой, всеобъемлющей - простое изображение скрещенных французского ключа и молотка, но вышитых золотой канителью. Погоны высшего начальствующего состава из металлизированного жаккардового галуна по рисунку практически были идентичны армейским генеральским. У генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения первого ранга зигзагообразный орнамент на галуне был золотым на серебряном фоне, наподобие галуна



отставных генералов царской армии. Между краями галуна и светло-зеленым кантом погон проходила черная суконная выпушка шириной 2 мм. У вице-генерал-директора путей сообщения второго ранга галун погон был целиком серебряным, а параллельно канту вдоль погона шли по две черные двухмиллиметровые полоски, разделенные серебряной полоской той же ширины.

Пуговицы на погонах высшего начальствующего состава полагались золоченые, диаметром 18 мм, с изображением Государственного герба СССР. На погоне генерал-директора путей сообщения вышивался золотом и цветным шелком герб Советского Союза высотой 4 см и шириной 3 см, а на расстоянии 3 - 3,5 см от центра пуговицы скрещивались вышитые ключ и молоток. На погоне вице-генерал-директора путей сообщения первого ранга вышивалась только железнодорожная эмблема. На погонах прочих генерал-директоров вышивалась соответствующая эмблема отраслевой службы (у вице-генерал-директора путей сообщения второго ранга - ключ и молоток) и от четырех до одной золотых пятиконечных звездочек размером 2 см между вершинами противоположных лучей с вышитым в центре светло-зеленым шевроном правильным пятиугольником со стороной 2,5 - 3 мм. Отраслевые эмблемы генералов обычно были из оксидированного металла.

Галуны погон старшего и среднего начальствующих составов по рисунку соответствовали галунам дореволюционных чиновников, прозванных "рогожкой" за сходство с одноименной тканью. Серебряный жаккардовый галун старшего начальствующего состава разделялся двумя четырехмиллиметровыми черными просветами, находившимися на расстоянии 2,3 - 2,4 см один от другого; галун среднего начальствующего состава имел один черный просвет посередине. На золоченых восемнадцатимиллиметровых пуговицах выштамповывались скрещенные французский ключ и молоток. Канты погон были из светло-зеленого сукна.

Звания старшего и среднего начальствующих составов обозначались золочеными пятиконечными звездочками размером 16 мм между концами противоположащих лучей, с эмалевым пятиугольником светло-зеленого цвета (длина стороны 2,5 - 3 мм) в центре. На практике, однако, часто использовали плоские армейские звездочки офицеров медслужбы или технического состава, имевшие размеры как 16, так и 13 мм.

У директора-полковника между просветами шли в ряд три звездочки. Директор-подполковник имел две звездочки, инженер-майор - одну. На просвете инженер-капитана располагались три звездочки, у инженер-лейтенанта - две, а у техника-лейтенанта - одна. В 3 - 3,5 см от центра пуговицы на погоны крепились оксидированные эмблемы служб.

Погоны младшего начальствующего и рядового составов шились из черного приборного сукна на светло-зеленом подбое, с хлястиком и шлевкой на нижней стороне; пристегивались латунной пуговицей. На погоны нашивались лычки из серебряного битового или текстильного белого галуна, обозначающие звания. У техника первого ранга на верхнем шестиугольнике (шейке) погона нашивались вплотную к кантам две продольные галунные полосы шириной 1 см, образовывавшие просвет шириной 4 мм. Посередине нижнего шестиугольника шла поперечная нашивка шириной 2 см. У техника второго ранга поперечная двухсантиметровая лычка пересекала посередине нижний шестиугольник, у техника третьего ранга на нем были три восьмимиллиметровые лычки на расстоянии 2 см одна от другой. Две сантиметровые лычки с промежутком обозначали бригадного; бригадный имел одну нашивку. Рядовой состав носил погоны без нашивок. Латунные эмблемы служб крепились на звание старшего шейке погона, в



3 - 3,5 см от центра пуговицы.

Форма одежды личного состава железнодорожного транспорта

подразделялась на парадную и повседневную, в свою очередь подразделявшуюся на зимнюю и летнюю. Приказ предусматривал парадную форму для всех категорий железнодорожников, но реально ей обеспечивались только генералы, работники треста спальных вагонов прямого сообщения и, возможно, сотрудники Наркомата и иные аппаратчики, в той или иной степени исполнявшие парадные функции. Поэтому для различных торжественных мероприятий старший и средний начальствующие составы традиционно использовали светлую летнюю форму. Темно-синие ткани, использовавшиеся для пошива предметов зимнего обмундирования, имели очень темный, почти иссиня-черный (так называемый "провальный") оттенок. Однако у работников службы тяги встречалась форма и чисто черного цвета, служившая обычно в качестве рабочей. Светло-коричневые ткани, использовавшиеся для летнего обмундирования, имели бежевый цвет, нередко с белесоватым или сероватым оттенком, причем в окраске и тоне встречались варианты. Проводникам для

работы по обслуживанию пассажиров полагались полотняные белые куртки, а летние гимнастерки могли иметь белый цвет. У работников локомотивных бригад встречались двубортные кожаные куртки танкистского или классического "комиссарского" покроя, а у начальства - и кожаные пальто. Ряд работников служб движения и службы пути и строительства при исполнении служебных обязанностей носили, вместо общежелезнодорожных, особые цветные фуражки, использовавшиеся и для обозначения должности, и как средство сигнализации.

Во все времена железнодорожники, особенно младший состав, одевались, мягко говоря, как Бог на душу положит. Во время Великой Отечественной войны железнодорожники из-за нехватки ведомственной формы нередко носили армейское обмундирование, но со своими знаками различия.

Начальствующему составу по форме полагалось ношение брюк навыпуск, но во время грязных работ допускалось их ношение заправленными в сапоги, считавшиеся спецобувью. Младший состав носил вместо шаровар бриджи армейского покроя без кантов, начсостав носил офицерские бриджи с кантами. Кители начальствующего состава иногда имели на груди накладные карманы; применялись на железной дороге и кители флотского образца. Ношение форменной одежды при исполнении служебных обязанностей было строго обязательным, но, как и в армии, отклонения от правил ношения ее железнодорожниками имели место по самым различным причинам.

Приказ определял нормы вещевого снабжения железнодорожников. В комплект форменной одежды высшего, старшего и среднего начальствующих составов входили:

- фуражка темно-синего цвета с черным околышем - для ношения при шинели, парадном мундире и при кителе темно-синего цвета;
- фуражка светло-коричневого цвета с черным околышем - для ношения при летнем повседневном кителе светло-коричневого цвета;
- белый чехол, надеваемый на фуражку при белом кителе;
- папах из черного каракуля для высшего начальствующего состава и шапка типа кубанки (финка) из черного каракуля для старшего и среднего начальствующих составов;
- шинель двубортная темно-синего цвета;
- пальто летнее высшего, старшего и среднего начальствующих составов;
- мундир двубортный темно-синего цвета;
- брюки навыпуск темно-синего цвета к мундиру парадному;
- китель зимний темно-синего цвета;
- брюки навыпуск темно-синего цвета к кителю зимнему;
- китель летний светло-коричневого цвета;



- брюки навывпуск светло-коричневого цвета к кителю летнему;
- китель летний из белой ткани;
- ботинки хромовые;
- ремень парадный тканевый.

В комплект форменной одежды младшего начальствующего и рядового составов входили:

- фуражка темно-синего цвета с черным околышем - для ношения при шинели, парадном мундире и при гимнастерке темно-синего цвета;
- фуражка светло-коричневая с черным околышем - для ношения при летней гимнастерке серого цвета;
- шапка типа кубанки (финка) из черного барашка;
- шинель двубортная темно-синего цвета;
- мундир парадный однобортный из темно-синего сукна;
- шаровары из темно-синего сукна к мундиру парадному;
- гимнастерка из темно-синей шерстяной ткани;
- шаровары с напуском из темно-синей шерстяной ткани к гимнастерке темно-синей;
- гимнастерка хлопчатобумажная серого цвета;
- шаровары с напуском из хлопчатобумажной ткани серого цвета;
- ремень поясной из кожи черного цвета с бляхой;
- сапоги кожаные.

Женскому личному составу железнодорожного транспорта была положена почти та же форма одежды, что и мужчинам. Разница была в том, что шинели, гимнастерки и кители застегивались на левую, "женскую" сторону, вместо брюк надевали юбку, а вместо фуражки в большинстве случаев - берет. В зимнее время женщины носили кубанку. Как и женщины в армии, железнодорожницы обувались в черные туфли на низком "английском" каблуке или в форменные сапоги.

Парадные мундиры высшего, старшего и среднего начальствующих составов были из темно-синей мериносовой диагоналевой ткани, а у младшего начальствующего и рядового составов - из темно-синего сукна. Подкладка мундира железнодорожных генералов делалась из черного шелка, а у остальных категорий работников на подкладку шел черный сатин. Двубортный закрытый генеральский мундир с шестью



посеребренными большими (22 мм) гербовыми пуговицами на каждом борту имел жесткий стоячий воротник и был близок по покрою к адмиральскому мундиру тех лет. Сходный покрой имели мундиры старшего и среднего начальствующих составов, но по бортам у них шло два ряда по пять двадцатимиллиметровых посеребренных

пуговиц с железнодорожными ключом и молотком.

Закрытые однобортные мундиры младшего начальствующего и рядового составов, с жестким стоячим воротником, имели глубоко запахнутый левый борт с застежкой на крючки и пятью декоративными посеребренными железнодорожными пуговицами посередине. Они имели сходство с дореволюционным мундиром-кафтаном полицейского или железнодорожного кондуктора, а занос левого борта был схож с шинельным солдатским.

Все мундиры имели отрезную юбку, лекальные швы-рельефы на спинке, переходившие ниже талии в вертикальные складки и шлицу, начинающуюся от отреза и смещенную вправо. В вертикальные швы юбки вшивались треугольные ложные карманные клапаны-листочки с большими пуговицами сверху и внизу. На юбке мундира младшего состава, ниже талии, с боков прорезались долевые карманы, прикрытые планками. Двушовные рукава снабжались прямыми накладными обшлагами. Воротник, обшлага по верху и локтевому шву, клапаны-листочки на фалдах (а на мундирах высшего, старшего и среднего начальствующих составов - и левый борт) окантовывались светло-зеленым сукном. Концы воротника покрывались клапанами из светло-зеленого сукна длиной 11 - 12 см от канта до шва горловины. Воротник застегивался на один крючок, у младшего состава - на два.

Воротник и обшлага мундиров высшего начальствующего состава украшало шитье. В 2 мм от канта воротника вышивалась двойная витая выкладка, ниже которой помещалось орнаментальное шитье, именовавшееся в приказе фигурным украшением. У генерал-директора путей сообщения и вице-генерал-директора путей сообщения первого ранга выкладка была золотой, а фигурное украшение - серебряным с золотыми элементами. У остальных генералов шитье было чисто серебряным. Воротники мундиров старшего и среднего начальствующих составов украшали серебряные столбики-катушки - по два на каждом клапане у старшего состава, по одному - у среднего. Над кантами обшлагов от шва до шва нашивались серебряные битовые галуны шириной 1 см - три у старшего начальствующего состава, два - у среднего. Верхний галун образовывал квадратную петлю на наружной (полевой) стороне рукава, наподобие знаков различия капитанов торгового флота. На мундирах младшего начальствующего состава и рядовых квадратную петлю образовывал зеленый кант обшлага. Ширина всех кантов была 2,5 мм.

Повседневные кители высшего, старшего и среднего начальствующих составов по покрою совпадали с закрытыми армейскими. Зимние кители шились из шерстяной темно-синей ткани, летние - из шерстяной ткани светло-коричневого и белого цветов. Белые кители старшего и среднего начальствующих составов, изготовленные из хлопчатобумажной ткани, не имели

кантов, подплечников и подкладки, а пуговицы выполнялись съемными. Кители имели прямые полочки с отрезными дольниками, спинку без среднего шва, отрезные бочка, застежку на пять больших мундирных пуговиц, жесткий стоячий воротник, два нагрудных прорезных кармана с трехмысковыми клапанами и двушовные рукава с отрезными обшлагами. По воротнику и верху обшлагов проходил светло-зеленый суконный кант.

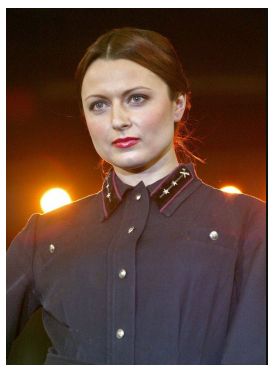
[www.civil-uniform.narod.ru](http://www.civil-uniform.narod.ru)

## Железнодорожная форма СССР образца 1955 года.

Краткое описание формы, которую носили железнодорожники с 1955г.

Автор: Сергей Болтенко

<a href="#">1879г</a>	<a href="#">1932г</a>	<a href="#">1943г</a>	<a href="#">1985г</a>	<a href="#">1994г</a>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



В 1955 году в железнодорожной форме решили отменить погоны, т.е. перейти к форме гражданского образца. А знаки различия вновь перекочевали на



петлицы, как в 1932 году. Принадлежность к определенной

службе определялась

цветом окантовки

петлиц.

В остальном форма

не претерпела

существенных

изменений. Были отменены обязательные

сапоги для младшего начальствующего

состава. На фуражке убрали звезду, остался

только технический знак - скрещенные

молоток и гаечный ключ.

Китель для старшего состава был серого цвета, а для младшего -

черного. На нем было два нагрудных кармана, прикрытых

клапанами. Застегивался китель на 5 металлических пуговиц с

изображением технического знака.



[www.civil-uniform.narod.ru](http://www.civil-uniform.narod.ru)

## Железнодорожная форма СССР образца 1985 года.

Краткое описание формы, которая введена в 1985г.

**Автор:** использованы материалы сайта [Униформа и знаки различия гражданских ведомств России](#). Валерия Степанова

<a href="#">1879г</a>	<a href="#">1932г</a>	<a href="#">1943г</a>	<a href="#">1955г</a>	<a href="#">1994г</a>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



Форма была введена приказом МПС № 13Ц от 19 марта 1985 г. Этим приказом вводился перечень и вид предметов форменной одежды железнодорожников, а также новые знаки различия. Форменная одежда включает в себя:

- пальто из темно-синей ткани;
- костюм состоящий из пиджака и брюк;
- плащ;
- сорочка;
- фуражка (пилотка для женщин), шапка;
- обувь черного цвета;
- галстук.

На летний период разрешается ношение всем категориям начальствующего и рядового состава форменного костюма модели "куртка и брюки" из полшерстяной камвольной ткани темно-синего цвета: для мужчин - куртка и брюки, для женщин - куртка и юбка.



Костюм подразделяется на две категории: для высшего начальствующего

состава и для остальных работников.

На одежде (пальто, пиджак, куртка, плащ, сорочка) должны быть прикреплены знаки различия, включающие в себя:

- наплечные знаки;
- геральдический знак - эмблема железной дороги - на тулье фуражки и на правой стороне пиджака;
- петлицы;





- нарукавный знак(шеврон) на оба рукава (для рядового и мл. состава - на один рукав);
- кокарда на головной убор;
- форменные пуговицы.

На наплечных знаках располагаются технический знак и знаки различия, соответствующие занимаемой должности, состоящие из звездочек и полос. Подробный перечень должностей и соответствующих им наплечных знаков приведен на сайте

[Униформа и знаки различия гражданских ведомств России.](#)



Наплечные знаки старшего, среднего и рядового состава представляют собой четырехугольник с закругленным верхним концом размерами: ширина у основания -



60 мм, длина по продольной осевой линии - 100 мм. Для рядового состава наплечные знаки символики не имеют.

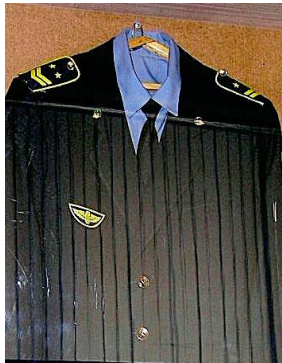
На обеих рукавах пиджака размещаются по две нашивки - технический знак на шестиугольном поле и нашивка, дублирующая знаки различия на наплечных знаках (для начальствующего состава).

А для рядового состава на рукаве прикреплялся шеврон другого вида.

Нарукавный знак (шеврон) устанавливается для форменной одежды младшего начальствующего и рядового состава и располагается на внешней стороне левого рукава форменного костюма, пальто, плаща на расстоянии 120 мм от верхней точки рукава. Он представляет из себя пятиугольник из ткани, соответствующей цвету костюма, шириной 65 мм и высотой от основания до вершины 90—100 мм. Верхняя часть пятиугольника закруглена. На пятиугольник наносится окантовка зеленого цвета на расстоянии 5 мм от его верхней и боковых сторон. В центральной части поля пятиугольника наносится технический знак размером 25 мм в венке из лавровых листьев и эмблема железнодорожного транспорта размером 45 мм, наложенная в верхнюю часть венка. На нижнюю часть венка наносится изображение ленты с надписью «МПС», Технический знак, венок, эмблема и лента с надписью выполняются желтым цветом. Пуговицы для форменной одежды работников железнодорожного транспорта общего пользования имеют золотистый цвет. На пуговицах для высшего начальствующего состава рельефно изображается Государственный герб СССР, для старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового состава - технический знак.

## Железнодорожная форма 1994 года

Предпоследняя железнодорожная форма в России была введена приказом МПС №14Ц от 22 декабря 1994 года.



Этим приказом вводится перечень и вид предметов форменной одежды железнодорожников.

Форменная одежда включает в себя:

- пальто из темно-синей ткани;
- костюм состоящий из пиджака и брюк;
- плащ;
- сорочка;
- фуражка (пилотка для женщин), шапка;
- обувь черного цвета;

- галстук.

На летний период разрешается ношение всем категориям начальствующего и рядового состава форменного костюма модели "куртка и брюки" из полшерстяной камвольной ткани темно-синего цвета: для мужчин - куртка и брюки, для женщин - куртка и юбка.

Костюм подразделяется на две категории: для высшего начальствующего состава и для остальных работников.

На всей одежде (пальто, пиджак, куртка, плащ, сорочка) должны быть прикреплены знаки различия, включающие в себя:

- наплечные знаки;
- геральдический знак - эмблема РЖД-на правой стороне груди и на тулье фуражки;
- технический знак в углах воротника пиджака;
- нарукавный знак (шеvron) на левый рукав;
- кокарда на головной убор;
- форменные пуговицы.

На наплечных знаках располагаются знаки различия,

соответствующие занимаемой должности, состоящие из звездочек и полос. Подробный перечень должностей и соответствующих им наплечных знаков приведен на

сайте [Униформа и знаки различия гражданских ведомств России.](#)

Наплечные знаки старшего, среднего и рядового состава представляют собой четырехугольник с закругленным верхним концом размерами: ширина у основания - 60 мм, длина по продольной осевой линии - 100 мм. Для



рядового состава наплечные знаки символики не имеют.

Геральдический знак - эмблема Российской железной дороги представляет собой эллипсообразное колесо с "крыльями" золотистого цвета и размещается на форменной одежде работников железнодорожного транспорта общего пользования на правой стороне форменного костюма, летней форменной сорочки (блузы женской) на уровне груди и на тулье форменной фуражки. .



Технический знак крепится в углах воротника форменного костюма старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового состава и представляет собой круг диаметром 15 мм с полем, покрытым эмалью темно-зеленого цвета в золотистой окантовке, на поле изображены золотистые перекрещенные молоток и разводной ключ. Технический знак имеет правое и левое изображение.



Нарукавный знак (шеврон) устанавливается для форменной одежды старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового состава и располагается на внешней стороне левого рукава форменного костюма, пальто, плаща на расстоянии 60 мм от верхней точки рукава.



Пуговицы для форменной одежды работников железнодорожного транспорта общего пользования имеют золотистый цвет. На пуговицах для высшего



начальствующего состава рельефно изображается

Государственный герб Российской Федерации, для старшего, среднего, младшего начальствующего и рядового состава - технический знак.

[www.civil-uniform.narod.ru](http://www.civil-uniform.narod.ru)



## **Стиль «от начальника»**

История рабочего форменного костюма в России насчитывает несколько столетий. Однако только в последнее время в нашей стране стали активно производить корпоративную одежду, носить которую удобно и, главное, не стыдно

### **Ватники уже не комильфо**

Для чего нужна корпоративная одежда? Во-первых, она является опознавательным знаком той или иной профессии. Если на путях появляются люди в оранжевых жилетах, все знают, что это не диверсия, а плановые работы. Точно так же у вас не возникнет мысль попросить в поезде чай у гражданина, не одетого в форменный китель.

Во-вторых, корпоративная одежда необходима для того, чтобы выполнять специализированную работу было комфортно и безопасно. В Советском Союзе большинство рабочей одежды шили по принципу «трудности закаляют человека», поэтому строители, грузчики, разнорабочие так уважали мягкие удобные ватники. Впрочем, при всем их удобстве, с эстетической точки зрения такая униформа выглядела довольно удручающе - создавалось стойкое ощущение, что полстраны только что «откинулось».

В настоящее время подход к созданию рабочей формы изменился. Компании, специализирующиеся на пошиве спецодежды, ориентируются на функционал, особенности той или иной работы. «Однажды мы выполняли заказ для ландшафтных дизайнеров, которым приходится долгое время проводить на свежем воздухе, в том числе и в осенне-весенний период под дождем и пронизывающим ветром, - рассказывает руководитель рекламных проектов компании «СВОЙ СТИЛЬ» Екатерина Фокс. - В итоге мы предложили им теплый костюм, состоящий из множества элементов, среди которых был не только съемный жилет, рукавицы и гетры, но и оригинальная утепленная юбка, при необходимости превращающаяся в теплую подстилку». Для того чтобы посмотреть, насколько те или иные модели удобны для работы, по словам генерального директора компании Terminus Наталии Котовой, необходимо проводить специальные тестовые проверки.

### **Имидж правит бал**

Однако понятие «корпоративная одежда» давно уже вышло за рамки просто униформы. Сейчас создание корпоративного стиля - важный маркетинговый ход, оказывающий влияние на формирование имиджа предприятия. Особенное внимание уделяется форме сотрудников, являющихся лицом компании, так как встреча с ними нередко становится определяющим фактором при создании первого впечатления о фирме у клиента. Речь идет о банковских операторах,

работниках автозаправок и супермаркетов, кассирах, продавцах, водителях, проводниках и т.д.

В идеале цель создания единого стиля в одежде заключается не в том, чтобы «причесать всех под одну гребенку», а в том, чтобы на подсознательном уровне сообщить клиенту некую важную для компании идею. Например, если нужно продемонстрировать надежность банка, то в одежде используются дорогие ткани и особый фасон. Это дает понять, что банк с финансовой точки зрения стабилен и основателен. При всем том необходимо, чтобы в такой корпоративной одежде сотрудник не только чувствовал себя частью сплоченного коллектива, но и ему было бы в ней комфортно. Увы, в угоду имиджу компании об удобстве нередко могут позабыть.

«Однажды нам предлагали разработать и изготовить классический костюм (пиджак и брюки) для врачей скорой помощи. Мы переубедили заказчика: оказывать первую медицинскую помощь в пиджаках было бы проблематично, - делится с нами Н. Котова. - Хотя, конечно, вопрос удобства одежды прежде всего зависит от пожелания заказчиков. Для Coca Cola, например, принципиально, чтобы униформа несмотря ни на что была для всех единой. Однако большинство наших клиентов не против, чтобы их сотрудники в рамках корпоративного стиля сохраняли свою индивидуальность».

Зачастую для сохранения корпоративного стиля достаточно ограничиться рубашками определенного цвета и покроя (возможно, с нанесением логотипа компании) и каких-нибудь аксессуаров вроде шейных платков. Многие компании «не портят жизнь» служащим, чья работа напрямую не связана с общением с клиентами. Офисные работники редко носят рубашки с логотипами, хотя часто для них предусмотрен определенный дресс-код (например, светлая рубашка, темный костюм и галстук).

## **Железнодорожная мода**

Серьезная задача для дизайнера - провести корпоративный стиль через одежду всех сотрудников компании: от офисного клерка до грузчика. Показательный пример - автоцентры Renault в России. В одежде всех сотрудников - как менеджеров, занимающихся продажами, работников ремонтного отдела или ресторана, так и охранников, парковщиков - обязательно должны присутствовать корпоративные цвета: красный, желтый и серый. Так, повара трудятся в сером кителе с желтым кантом и красном фартуке, менеджеры носят серый костюм, красную рубашку и желтый шейный платок, а ремонтные мастера - форму серого цвета с добавлением красных и желтых деталей.

Разработка корпоративного стиля униформы сотрудников Российских железных дорог - задача более чем сложная. Сейчас форменной одеждой пользуется огромное количество железнодорожников: работники вокзалов, кассиры, проводники, начальники поездов, контролеры и т.д.

В настоящее время работники ОАО «РЖД» обеспечиваются форменной одеждой, предусмотренной приказом МПС России от 22 декабря 1994 года.

Вполне естественно, что такая форма морально и конструктивно устарела. «Нынешняя железнодорожная униформа - невзрачная, проводницы выглядят одинаковыми, бесформенными, - считает Н. Котова. - В советское время это, может быть, и было нормально, тогда так выглядели почти что все, сейчас - нет. Тем не менее на некоторых экспрессах мне приходилось видеть проводников, одетых в красивую светло-серую форму, хорошо сидящую по фигуре, с добавлением меховых деталей. И главное, проводники были в кожаных перчатках, что смотрелось очень красиво и дорого, внушало доверие к самой компании».

По словам Е. Фокс, сегодняшняя форма РЖД недостаточно функциональна, она не отвечает условиям труда, например, женщинам не очень-то удобно работать в юбке ниже колен. В самой компании, кстати, это прекрасно понимают. В мае Российские железные дороги презентовали новый корпоративный стиль, одним из этапов его продвижения станет разработка новой формы для персонала. По словам руководителя группы ребрендинга ОАО «РЖД» Антона Чичилимова, работа по созданию корпоративной одежды - на стадии завершения. Увидеть модели железнодорожных костюмов пока нельзя, и говорить о какой-то конкретике сложно, даже имена дизайнеров, занимающихся этой работой, в РЖД пока не называют. Известно лишь то, что это отечественные модельеры. Впрочем, уже через месяц, по словам А. Чичилимова, «имена и детали проявятся».

Кстати, согласно техническому заданию на разработку дизайна форменной одежды и знаков различия работников ОАО «РЖД» трехлетней давности (этот документ размещен на ряде железнодорожных интернет-ресурсов) предполагалось создание корпоративной одежды не только для проводников и кассиров, но и для офисных работников. Так, им предлагалось носить галстук (или женский аксессуар) с символикой, фирменную фурнитуру или наградные знаки.

**РЖД-Партнер, 2007, № 18, с. 120-121**

## От «форменности» к «фирменности»



В июне этого года художественному редактору издательства «Железнодорожное Дело» Михаилу Кученеву пришлось исполнить роль корреспондента, но он об этом отнюдь не жалеет, так как в этом качестве он взял интервью у знаменитого модельера Виктории Андреяновой — интервью, посвященное новой железнодорожной форме. Эту коллекцию новой формы для ОАО «РЖД», впервые презентованной на форуме «Стратегическое партнерство 1520» в мае 2008 года в Сочи, разрабатывала именно Виктория Андреянова!

**М.К.:** Прежде всего, уважаемая Виктория, хотелось бы представить вас нашим в большинстве своём далеким от мира моды читателям.

**Виктория Андреянова** - глава собственного Дома моды, художник-модельер. На ее «творческом счету»-множество профессиональных наград и крупных проектов, среди самых громких — разработка новой формы для «Аэрофлота», победа в тендере на разработку формы для «Почты России», форма обслуживающего персонала для саммита, приуроченного к 300-летию Санкт-Петербурга. А еще были в высшей степени оригинальная коллекция, посвященная герою Отечественной войны 1812 года Якову Петрович Кульневу, демонстрировавшаяся ни много ни мало в Бородинской панораме. Но наших читателей, естественно, более всего интересует ваша работа с главной железнодорожной компанией страны. Расскажите, как складывалось сотрудничество?

**В.А.:** Первая «проба пера» для железнодорожников состоялась уже 5 лет назад. Это был открытый конкурс на разработку новой формы, кстати, первый большой «корпоративный» конкурс, в котором участвовал наш Дом моды. В рамках конкурса состязались чуть ли не сто самых разных участников! Однако конкретного результата тогда не последовало.

Позже состоялся уже закрытый конкурс, в котором участвовали как известные дизайнеры, например Денис Симачев, так и подразделения самого ОАО «РЖД» — например, соответствующая служба Октябрьской железной дороги (на которой, отмечу, дизайну во всех видах уделяют подобающее внимание). В финал этого конкурса вышли мы и коллеги как раз с Октябрьской дороги. А победа осталась за нашим Домом моды — и проект начал воплощаться уже нашими усилиями.

**М.К.: Скажите, пожалуйста, насколько подробно заказчик — ОАО «РЖД» — описал требуемую работу? Какие были особые требования?**

В.Л.: Мы получили от заказчика весьма подробное техническое задание. И одним из основных требований к дизайну формы был её основной синий (!) цвет. Буквально несколько лет назад я одела в форму подобного оттенка главного воздушного перевозчика страны — Аэрофлот. Считаю, что было бы неправильным «повторяться» и одевать в синюю форму и главного наземного перевозчика России! Поэтому я по собственной инициативе отошла от требований технического задания и выбрала базовым холодный серый цвет, который сам по себе имеет множество оттенков и хорошо сочетается с красным — одним из ведущих цветов нового фирменного стиля Российских железных дорог. Не сказала бы, что этот подход все и сразу приняли на «ура», на первом этапе работы пришлось многих убеждать. Но убедила!

**М.К.: Что вы считали главным при работе над коллекцией?**

В.А.: При работе над коллекцией очень хотелось уйти от военизированного стиля одежды к более гражданскому, сделать так, чтобы форма выглядела более спортивно, была более удобной и комфортной для тех, кто её носит, приблизилась к тому, что называется casual. Двумя словами, хотелось уйти от «форменности» к «фирменности».



Однако в ходе изучения «истории вопроса» укрепились осознание того, что «Российские железные дороги» не простая коммерческая компания, а целое государство в государстве, что во времена империи железнодорожники считались совершенно особенными людьми, были исключительно уважаемы в обществе, да и просто были весьма обеспеченными! Так что «имперские» детали имиджа железнодорожника игнорировать в ходе работы было никак нельзя — традиция такого «не позволит».

Итак, форму нужно было сделать подтянутую, интеллигентную, такую, чтобы люди могли её носить элегантно и даже с некоторым пафосом, как знак принадлежности к славной и современной «государствообразующей» корпорации.

**М.К.: Вот вы и практически ответили на мой вопрос: использовались ли исторические прототипы при разработке коллекции?**

В.А.: Да, но не конкретные прототипы, а сам дух прошедших эпох, когда престиж профессии «железнодорожник» в обществе был очень высок. Например, для фуражки машиниста я использовала ленту на околыш серебристо-стального цвета. Ни у помощника машиниста, ни у других дорожных работников такого околыша нет — это своего рода знак отличия именно машиниста — главного человека на дороге.

Так вот, такой околыш — практически стопроцентная цитата из истории отечественного железнодорожного костюма.

**М.К.: На презентации в Сочи мы не увидели ни на одном образце из коллекции знаков различия. Будут ли они на форме?**

В. А.: Нет, знаков различия для одежды, вошедшей в коллекцию - а это костюмы для машинистов, проводников, билетных кассиров — не предусмотрено. Я же говорю — уходим от «форменности» к «фирменности». Однако сейчас в работе вторая часть коллекции — форма для начальствующего состава «Российских железных дорог». И вот на этой форме знаки различия будут. Будут потому, что людям, посвятившим жизнь железной дороге и добившимся на этом поприще «степеней известных», психологически тяжело отказаться от этой системы...

**М.К.: ...корпоративной стратификации?**

В. Л.: Пожалуй, да. Красиво формулируете!

**М.К.: Спасибо. А чем будет отличаться форма для начальствующего состава от той, что уже представлена публике?**

В.А.: Отличаться будет принципиально. Видите ли, для формы работников массовых профессий машинистов, проводников, билетных кассиров вместе с требованиями красоты очень важны требования износостойкости, прочности швов, способности не терять форму после многочисленных стирок одним словом, практичности. Эта практичность закладывается еще на этапе подбора ткани — ткань (и другие материалы тоже) проходит тесты, для нее предусматривают специальную предварительную обработку и т. п.



А форма для начальствующего состава — это одежда для людей, которые уже, в силу своего положения, привыкли носить хорошо сшитую дорогую одежду. Здесь уже нет места, скажем, тестам на износостойкость, для такой формы но столь принципиально удобство и вступают в дело совсем другие технологии. Форма «высшего звена» фактически будет представлять собой хорошо сшитые костюмы из добротных английских тканей, но с эмблемой ОАО «РЖД» и со знаками отличия.

**М.К.: А над какой из частей коллекции легче работается — над той, что для массовых профессий, или над формой для «высшего звена»?**

В.А.: «Легче» — не бывает. Мы не ищем легких путей. Работа что над одной, что над другой частью коллекции непроста, везде своя специфика. Хотя при работе над коллекцией для массовых профессий было больше ясности яснее история профессии (и ее костюма), яснее функции человека на работе. Яснее задача: совместить красоту и практичность, что называется, «в одном флаконе». К примеру, как раз для комфорта при работе в движении в форме проводников появился рукав реглан...

**М.К.: Железнодорожная форма объединяет людей весьма разных профессий. Задача создания костюма для какой профессии была наиболее трудоемкой?**

В.А.: Наверное, самой многоплановой оказалась работа над формой для проводников и проводниц. Ведь корпус проводников — один из самых



больших «отрядов» на железной дороге, и размерный ряд (для женщин) здесь начинается от 40 размера, а верхнего предела просто нет! И, тем не менее,



форма должна одинаково хорошо сидеть и на миниатюрной проводнице, и на ее коллеге, обладающей пышными формами. Более того, сама работа проводника весьма разная конечно, он должен встречать пассажиров при входе в вагон «при всем параде», но есть и грязные работы — поддержание чистоты в туалете, подъем щитков над ступенями, ведущими в вагон, работа с углем, наконец... Да и климатических зон у нас в стране много, а дальний поезд может пересечь их чуть ли не все! И для каждой погоды нужна своя одежда. Вот и вышло, что коллекция для проводников оказалась самой объемной.

Для женщин-проводниц кроме традиционных юбок в комплекте есть и брюки. И еще о юбке: как оказалось, наши проводницы, вне зависимости от возраста и особенностей фигуры, любят мини-юбки. Так вот, я с этим буду решительно бороться! Юбка проводницы должна быть чуть ниже колен, в крайнем случае — на два пальца выше колена, не более того! Вообще, к новой форме будет приложена памятка для работника — как и в каких случаях носить определенные вещи, какие существуют при этом особенности — вплоть до требований к макияжу.

**М.К.: Это правда, что вы проводили вместе с железнодорожниками целый рабочий день, чтобы составить себе представление о характере их труда?**

В.А.: Да, я провела много времени в депо Ильича, была вместе с машинистами в кабинах локомотивов, анализировала вместе с проводниками график их работы буквально по часам, сидела и на рабочих местах кассиров, повторяла сама те движения, которые делают железнодорожники в процессе работы.

Честно говоря, для меня стал открытием низкий уровень комфорта в кабине локомотива. Там очень мало места! Из этого опыта я сделала следующие выводы: для формы машиниста главное — безопасность. Чтобы никакая деталь одежды — отворот, клапан, пуговица не смогла зацепиться за какой-нибудь механизм при движении человека. Одежда сама по себе ни в коем случае не должна отвлекать машиниста от работы, быть с точки зрения имиджа понятной, ясной, стильной. И, конечно, комфортной! В итоге для машиниста появилась куртка графитового цвета на молнии.

Анализ работы проводника и кассира показал необходимость хорошей защиты поясицы — и в коллекции появились длинные трикотажные жилеты; как Я уже сказала, у проводниц, кроме юбки, будут и брюки.

**М.К.: Какие работники остались «неохваченными» вашей коллекцией?**



В.А.: Скорее, неохваченными остались некоторые функции железнодорожников. Например, машинист будет работать в новой форме, находясь за контроллером локомотива. Но спускаться на пути и «простукивать» ходовую часть электровоза он будет в старой одежде — есть на железных дорогах такой комплект спецодежды под названием «Гудок». Более всего он напоминает ...ватник.

Если задача будет поставлена, то и спецодежду железнодорожников можно будет улучшить, облагородить, добавить ей функциональности и привлекательности.

**М.К.: Как быстро мы сможем увидеть новую форму не на презентации, а на обычных железнодорожниках?**

В.А.: Первая партия формы будет сшита в этом году, и осенью ее начнут испытывать в ходе так называемой пробной носки 1000 человек. После этого, я надеюсь, форма будет окончательно утверждена. Возможно, с учетом результатов пробной носки в модели будут внесены корректировки. И если все пойдет, как запланировано, железнодорожники массово начнут переодеваться в новую форму в течение 2009 года.

**М.К.: Если вам поступит предложение разработать форменную одежду для независимой компании-оператора, которые создаются сейчас на железных дорогах, или, может быть, для городского перевозчика — типа «Мосгортранса», будет ли вам интересна такая работа?**

В. А. Да, и такие предложения уже поступили.

**М.К.: Абстрагируясь от работы над коллекцией железнодорожной формы: что для вас железная дорога?**

В.Л.: Для меня железная дорога — как страна, как семья — это то, что было всегда, это то, что будет всегда. Железная дорога до сих пор остается романтической; запоминаются только железнодорожные путешествия настоящие. Путешествия с большой буквы, в отличие от авиаперелетов, когда больше запоминается стресс при взлете и посадке. Мой знак по гороскопу — Дева, это знак земной, и во время поездок я чувствую себя в поездах более комфортно и спокойно, чем где-либо.

И конечно же, я очень довольна и горда тем, что теперь в моей творческой биографии есть такой масштабный проект для Российских железных дорог.

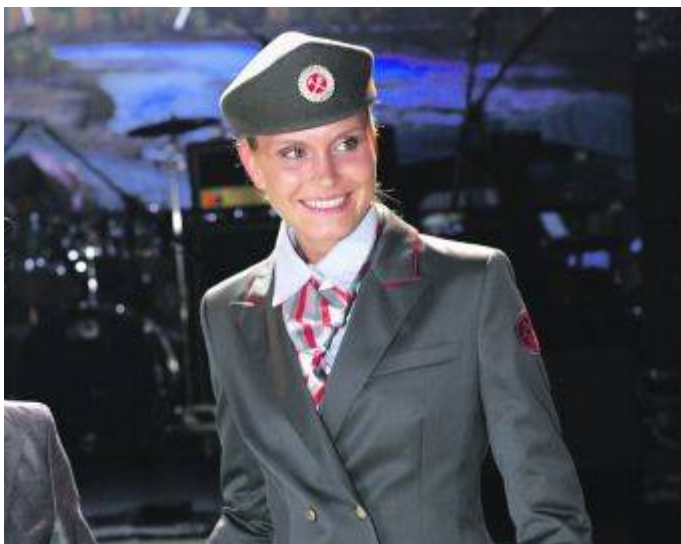
**М.К.: Виктория, спасибо за подробные ответы. Что бы вы пожелали читателям нашего журнала!**

В.А.: Мои пожелания и мой автограф специально для читателей «Железнодорожного Дела» — журнала, который мне понравился своим необычным историческим и романтическим взглядом на железную дорогу!





## В отличной форме



*В течение ближайших трёх лет все работники ОАО «РЖД» переоденутся в новую форменную одежду*

Напомним, приказом ОАО «РЖД» новая форменная одежда введена с 1 апреля этого года, и отдельные дороги уже начали первые закупки.

Вопрос о создании новой форменной одежды был поставлен ещё в начале двухтысячных годов. Уже к тому моменту стало ясно, что существующая форма, которая была введена в 1994 году, морально устарела - это касалось и несовременного силуэта, и ткани. В 2003 году в связи с появлением новой, современной транспортной компании - ОАО «РЖД» - и начавшимися в отрасли реформами встал вопрос об изменении внешнего вида сотрудников. Кроме того, старая форма выглядела несколько по-военному, от чего было решено уйти.

Не только руководство компании, но и все остальные сотрудники понимали важность создания нового стиля: в 2003 году был проведён опрос и подавляющее большинство железнодорожников высказались за разработку и введение новой форменной одежды.

Был объявлен конкурс, в котором приняло участие большое количество дизайнеров. На последнем этапе конкурса остался небольшой пул претендентов, из которых и были выбраны победители. В процессе конкурса его организаторы сначала выбирали модели по эскизам. Затем образцы отшивались и выставлялись на суд руководства компании и различных категорий сотрудников. Впоследствии была создана рабочая группа по разработке форменной одежды и знаков различия, в которую вошли как представители высшего менеджмента компании, так и рядовые работники - машинисты, начальники резервов проводников и др.

В итоге на свет появились две коллекции. Первую - форменную одежду для работников ОАО «РЖД», включая высший руководящий состав, -

разработала одна из самых известных российских модельеров, Виктория Андриянова. Вторую - коллекцию для персонала фирменных и высокоскоростных поездов (её уже носят проводники высокоскоростного поезда «Сапсан») - начинала разрабатывать дизайнер Алёна Петрова, а продолжило питерское объединение ЗАО «БТК-групп».

После того как эскизы были выбраны и утверждены, стартовал большой проект так называемой пробной носки. В нём приняли участие 1200 работников структурных подразделений ОАО «РЖД», расположенных на полигоне обслуживания Октябрьской железной дороги, среди которых проводники и локомотивные бригады. Для них была отшита партия зимней и летней одежды в промышленных условиях. Пробная носка проводилась в период с декабря 2008 года по июль 2009-го. Затем все участники этого эксперимента в анкетах, разработанных ВНИИЖТом, в произвольной форме выразили своё отношение к новой одежде. Вопросы касались удобства кроя и экологических свойств тканей - так как были применены новые материалы, важно было понять, насколько комфортно людям работать в сшитой из них одежде.

Отзывы были положительные, в том числе поступило несколько пожеланий. Например, билетные кассиры предложили трикотажный жилет заменить на сшитый из другой ткани, чтобы при частом контакте с краем рабочего стола на нём не образовывались катышки. Также по просьбе железнодорожников на куртки работников локомотивной бригады и проводника добавили дополнительный карман для рации. В целом новая форма гораздо ярче и удобнее прежней. В женском костюме силуэт стал гораздо более изящным.

Новая форменная одежда для высшего и старшего руководящего состава ОАО «РЖД» в зимнем варианте тёмно-синяя, в летнем - светло-серая. У мужчин это пиджак и брюки, у женщин - приталенный жакет, брюки и юбка. Есть на выбор две рубашки либо блузки - белая и светло-голубая, обе с длинным и коротким рукавом. Также в комплект входят пальто и плащ, шарф, галстук, перчатки, фуражка и куртка аляска. Такую форму будут носить работники, начиная от президента компании и заканчивая начальниками станции, вокзала или резерва проводников.

Форма рядовых работников отличается по составу ткани, которая более функциональна. Одежда для проводников состоит из довольно большого количества элементов, которые могут комбинироваться в зависимости от погоды и рабочих задач. Так, в женский костюм проводника входят форменная серая куртка на молнии, отделанная красным кантом, прямые красная и серая юбки, серые брюки (которые, кстати, в женском костюме появились впервые за всю историю российских железных дорог), серый жилет, полосатый шарф, рабочий фартук, красный шерстяной шарф, фирменная шапочка с символикой ОАО «РЖД», серого цвета плащ на подстёжке, чёрное зимнее пальто и зимняя шапка из дублёной овчины с кокардой. Три вида блузок разных цветов - красного, голубого и белого - с разной длиной рукава и шёлковый платок позволят выглядеть более нарядно или сдержанно в зависимости от ситуации.

Мужской костюм проводника также даёт возможность комбинировать. Он состоит из белой и голубой рубашек с разной длиной рукава, форменного серого костюма из куртки на молнии и брюк, серого вязаного жилета, чёрной куртки на подстёжке из плащевой ткани, серого плаща с подстежкой, фуражки и шапки из овчины. Из аксессуаров проводнику положено иметь галстук на резинке и зажим для галстука.

Костюм для локомотивных бригад изготовлен с применением нанотехнологий, позволяющих ткани быть износостойкой и грязеотталкивающей. В их распоряжении форменная куртка графитового цвета на молнии, брюки, рубашка, серый трикотажный жилет, фирменный галстук, фуражка с красными кантами на тулье и чёрная куртка на подстёжке. Билетные кассиры будут щеголять в сером однобортном пиджаке, серой юбке или брюках, жилете и блузках корпоративных цветов. Верхняя одежда такая же, как у проводников, плюс шарфик. Что касается одежды работников рядовых профессий, то она будет аналогичная комплекту проводников пассажирских вагонов.

Форменная одежда для рядового, младшего и среднего состава выдаётся на бесплатной основе. Каждое подразделение железной дорога закладывает в своём бюджете деньги на её приобретение. Первыми сменяют форму те, кто непосредственно участвует в организации движения и контакте с пассажиром, - машинисты, проводники и билетные кассиры.

Пенсионеры ОАО «РЖД» получают право в торжественных случаях носить форменную одежду со знаками различия в соответствии с той должностью, которую они занимали перед уходом на пенсию.

О том, почему выбраны именно такие знаки различия, и о форменной одежде для проводников фирменных поездов читайте в ближайших выпусках «Гудка».

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА  
Гудок, 2010, 6 июля, с. 5

### Справка «Гудка»

*У командного состава знаки различия располагаются вдоль среза рукава следующим образом: младший состав - один галун, средний - один галун и одна, две или три звезды. Старший состав - два галуна, одна, две или три звезды особого рисунка. У высшего состава помимо галунов звёзды окружают виноградные листья, кроме того, у него есть вышивка на лацканах воротника и на околыше головного убора. На рубашках также размещаются нагрудные знаки различия, которые соответствуют нарукавным. У всех вышеперечисленных работников на рукавах верхней одежды будут нашиты шевроны с эмблемой компании. У рядового состава знаков различия нет.*

## Знаки с различием

*Железнодорожники постепенно одеваются в новую форменную одежду, внедрение которой началось в прошлом году, а в «Гудок» поступают обращения от читателей с просьбой рассказать, какую символику в себе несут новые знаки различия, утверждённые вместе с форменной одеждой, и в соответствии с какими критериями они были разработаны*

Проводимая компанией смена фирменного стиля не могла обойти стороной повседневную одежду железнодорожников. Было решено уйти от стиля военизированных организаций, поскольку отвечающая за инфраструктуру железнодорожного транспорта и за организацию перевозок компания занимается скорее бизнесом, чем обороной.

Следовательно, ОАО «РЖД» - организация сугубо гражданская, и, значит, костюмы железнодорожников не должны иметь элементов, присущих армейской форме.

Перед дизайнерами была поставлена задача, чтобы знаки должностного различия были расположены на рукавах.

Кстати, нарукавные знаки различия традиционны для работников транспортной отрасли. Практически во все времена существования гражданского воздушного флота лётный персонал и наземные службы различали свои должности по нарукавным нашивкам. От них не отставали коллеги-транспортники из морского и речного флотов.

Чуть более десятилетия во второй половине прошлого века с нарукавными нашивками щеголяли труженики автомобильного транспорта.

Впрочем, и железнодорожники не могут не помнить, что нарукавные знаки различия носили с 1972 по 1994 год, их деда различали должности, глядя на рукав, с 1926 по 1932 год.

В новой системе нарукавных знаков различия ОАО «РЖД» используется общепринятый способ отличия работников по командным составам.

Теперь к знакам различия относятся галуны и звёзды особого рисунка. При этом на рукавах младшего руководящего состава присутствует галун, а у командиров среднего звена к галуну добавляются звёздочки, своим количеством определяя старшинство.



Что касается руководителей старшего звена, то их отличают двумя галунами и звёздами. Говоря языком бизнеса, высший менеджмент отрасли отличают по широкому галуну специального рисунка. Кроме того, в качестве специального дополнительного знака различия для вице-президентов ОАО «РЖД» предусмотрено использование виноградных листьев над галуном, также у их форменной одежды на лацканах воротника вышиты позументы.

Кроме галунов, звёзд и позументов, различающих должности, в новой форменной одежде есть ещё один знак - главный знак принадлежности к персоналу ОАО «РЖД» - шеврон.

Разрабатывал новые знаки различия ОАО «РЖД» член Геральдического совета при президенте Леонид Токарь. Он рассказал, что рисунок шитья в виде виноградных листьев, принятый в ОАО «РЖД», корнями уходит в 1834 год, когда таковой был установлен «Положением о гражданских мундирах для гражданского персонала Министерства путей сообщения». Согласно этому положению шитьё в виде виноградных листьев всегда сопровождалось изображением цепи из круглых звеньев, но ОАО «РЖД» в процессе разработки знаков различия от использования сопровождающей листья цепи отказалось.

Рисунок галуна высшего состава ОАО «РЖД» также имеет отдельную историю: он был принят ещё в 90-е годы XIX века в качестве рисунка галуна гражданских чиновников. Что же касается звёзд, то такой рисунок разрабатывался именно для РЖД. На форменных пуговицах помещена эмблема компании. По словам Леонида Токаря, при разработке знаков различия ОАО «РЖД» была поставлена задача максимально использовать фирменные цвета компании и новую эмблему-логотип.

Согласно концепции ребрендинга ОАО «РЖД», нашедшей отражение и в новой форменной одежде сотрудников, фирменными цветами компании являются синий, серый, серебристый и красный. Цвет серебра также имеет - исторические корни, являясь одним из цветов, присутствовавших на форменной одежде железнодорожников ещё со времён Отдельного корпуса инженеров I путей сообщения в XIX веке. Так, пуговицы, металлические эмблемы, погоны и шитьё тогда были серебристого цвета.

Серебро в вышивке знаков различия и на пуговицах есть и сегодня. Таким образом, выбор этого цвета обусловлен, с одной стороны, традициями железнодорожного транспорта, с другой - фирменными цветами ОАО «РЖД»

## *Справка «Гудка»*

**действующие знаки различия:**

- *Начальник железной дороги, генеральный директор - галун шириной 30 мм и три звезды диаметром 25 мм.*
- *Диспетчеры всех наименований – галун шириной 15 мм и четыре звезды диаметром 25 мм.*
- *Начальник дистанции, депо, железнодорожной станции, внеклассного вокзала и вокзала первого класса, ПМС - два галуна шириной 15 мм и две звезды диаметром 25 мм.*
- *Начальник ПТО локомотивов и вагонов, дежурный по железнодорожной станции 2-го и 3-го класса, дежурный по сортировочной горке, парку, мастер всех наименований - один галун шириной 15 мм и две звезды диаметром 25 мм.*
- *Машинист локомотива 3-го класса, старший билетный кассир, составитель поездов, осмотрщик вагонов - один галун шириной 15 мм.*

*Гудок, 2011, 25 марта, с. 10*

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. **Андреянова В.** Проводницы в стиле Жаклин Кеннеди : [новая форма для РЖД] / В. Андреянова // Известия. - 2010. - **10 нояб.** - С. 3 : фото.
2. **Васильева А.** В моде - корпоративный стиль : [проводники меняют мундиры на элегантные костюмы] / А. Васильева // Гудок. - 2009. - **7 авг.** - С. 7.
3. **Мирошникова Е.** В отличной форме : [новая одежда для железнодорожников] / Е. Мирошникова // Гудок. - 2010. - **6 июля.** - С. 5 : ил.
4. **Мирошникова Е.** Знаки с различием : [новая форменная одежда железнодорожников] / Е. Мирошникова // Гудок. - 2011. - **25 марта.** - С. 10.
5. **Михайлов С.** Новый стиль : [РЖД продолжают ребрендинг] / С. Михайлов // Гудок. - 2011. - **25 мая.** - С. 1, 4 : ил.
6. **Попов Д.** По сезону : [зимняя корпоративная форма одежды] / Д. Попов // Гудок. - 2010. - **11 окт.** - С. 3 : фото.



