

ИСТОРИЯ ФОРМЕННОЙ ОДЕЖДЫ 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.

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.-Петербурго - Московской ж.д.", где было указано, что весь обслуживающий персонал разделяется на четыре роты. Первую составляли машинисты, их помощники и кочегары. Вторую - оберкондукторы и кондукторы. Им всем полагался мундир военного образца, головным убором служила **каска**. Кондукторам и оберкондукторам полагался фашинный **нож** на черной портупее.

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

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.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ФОРМА РОССИИ ОБРАЗЦА 1879 ГОДА

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".

Впервые предложение о введении специальной формы для железнодорожников было внесено на рассмотрение императора России министром путей сообщения Генерал-Адъютантом К. Посьетом в январе 1879 года. Затем небольшие изменения были внесены в 1885 году, а в СССР первая форма была введена в 1932 году.

Народный комиссар путей сообщения Л.М.Каганович 13 сентября 1943 года издал приказ НКПС №711/и о введении новой формы, которая продержалась до 1954 года. Следующие изменения формы происходили в 1964, 1972, 1979 и 1985 годах.

ФОРМА СПЕЦИАЛИСТОВ ИНСТИТУТА
КОРПУСА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ, 1809 ГОД



ФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА – НАЧАЛЕ XX ВЕКА
1885-1900 ГОДЫ

