

Горьковский центр научно-технической информации и библиотек  
Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ФОРМА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Казань,  
2020



Изучение истории форменного обмундирования показывает, что ее развитие непосредственным образом связано с жизнью общества, происходящими в нем различными социальными процессами и требованиями времени.

Во время Второй мировой войны тыл становится трудовым фронтом, и железнодорожники надевают погоны.

Железная дорога при товарище Сталине была военизированной организацией. В определенных случаях железнодорожники находились на казарменном положении. У них была своя форма, похожая на военную.





С 1943 года, как и во всех военизированных организациях, были введены погоны согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 года "О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта».

Народный комиссар путей сообщения Л.М.Каганович 13 сентября 1943 года издал приказ №711Ц в котором, кроме погон, были введены новые звания, новые знаки различия и новая форменная одежда.

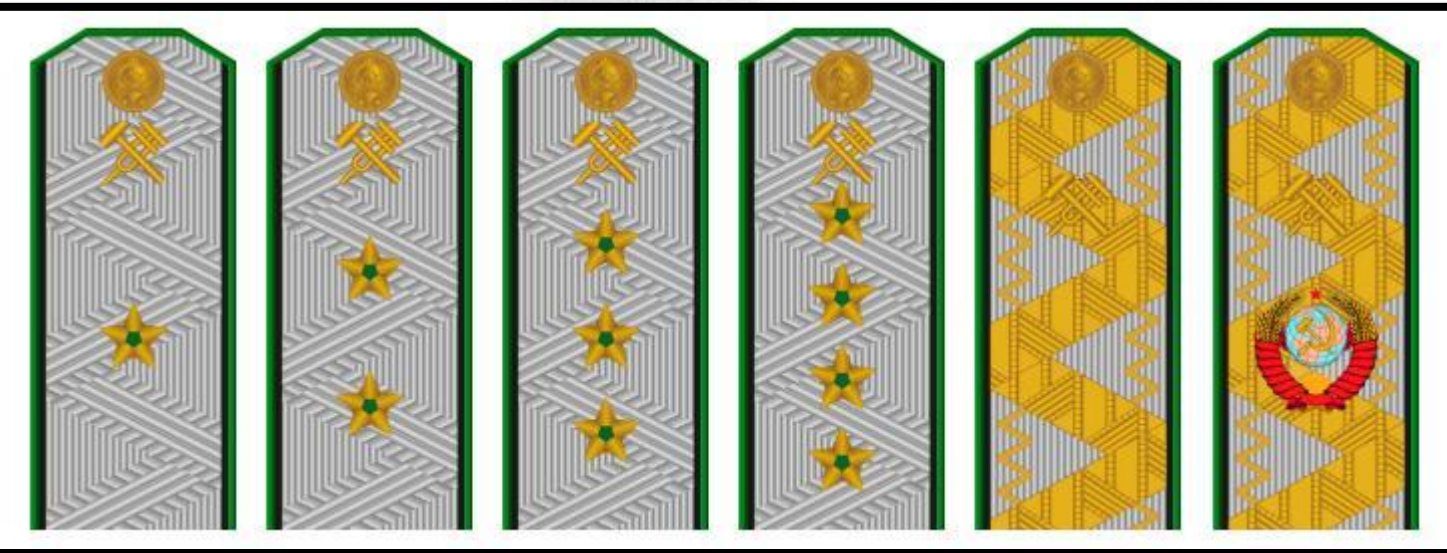
К званиям высшего начальствующего состава относились генерал-директор путей сообщения, вице-генерал-директор путей сообщения первого и второго ранга, генерал-директор первого, второго и третьего ранга.



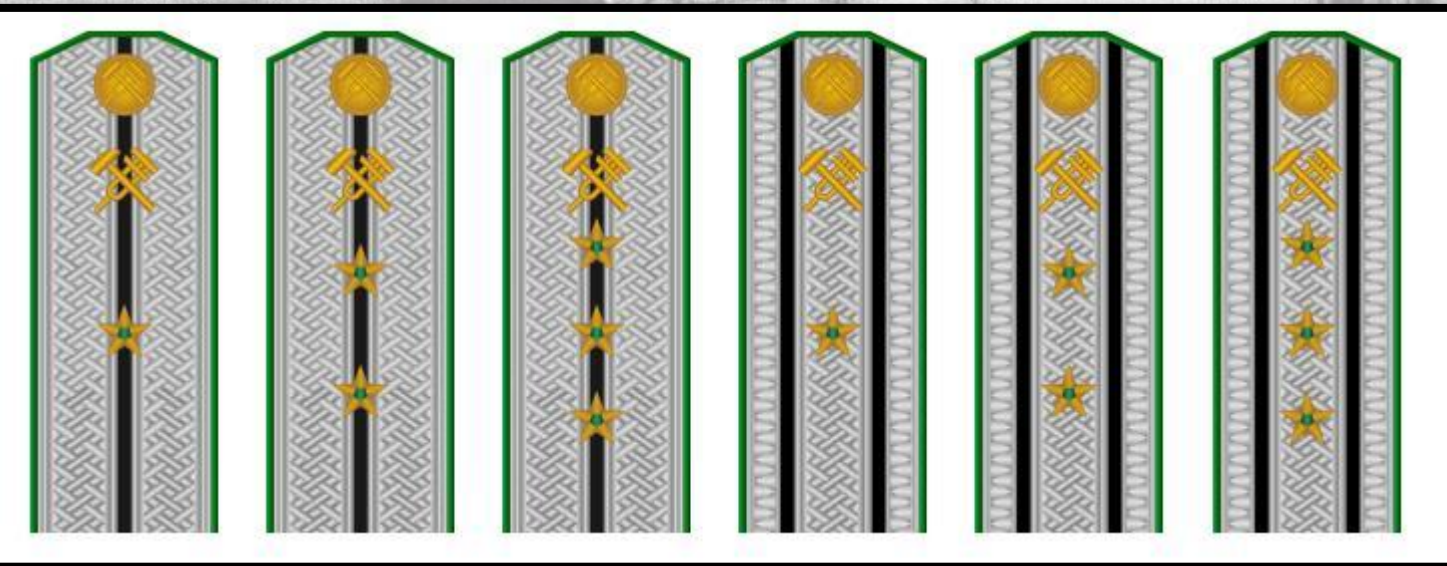
К званиям старшего начальствующего состава относились директор-полковник, директор-подполковник и инженер-майор. Срок выслуги у них был пять лет. К званиям среднего начальствующего состава относились инженер-капитан, инженер-лейтенант и техник-лейтенант. Срок их выслуги составлял четыре года. Младший начальствующий состав - техник первого, второго и третьего ранга, старший бригадный и бригадный - имели сроки выслуги по три года (бригадный - два года).

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



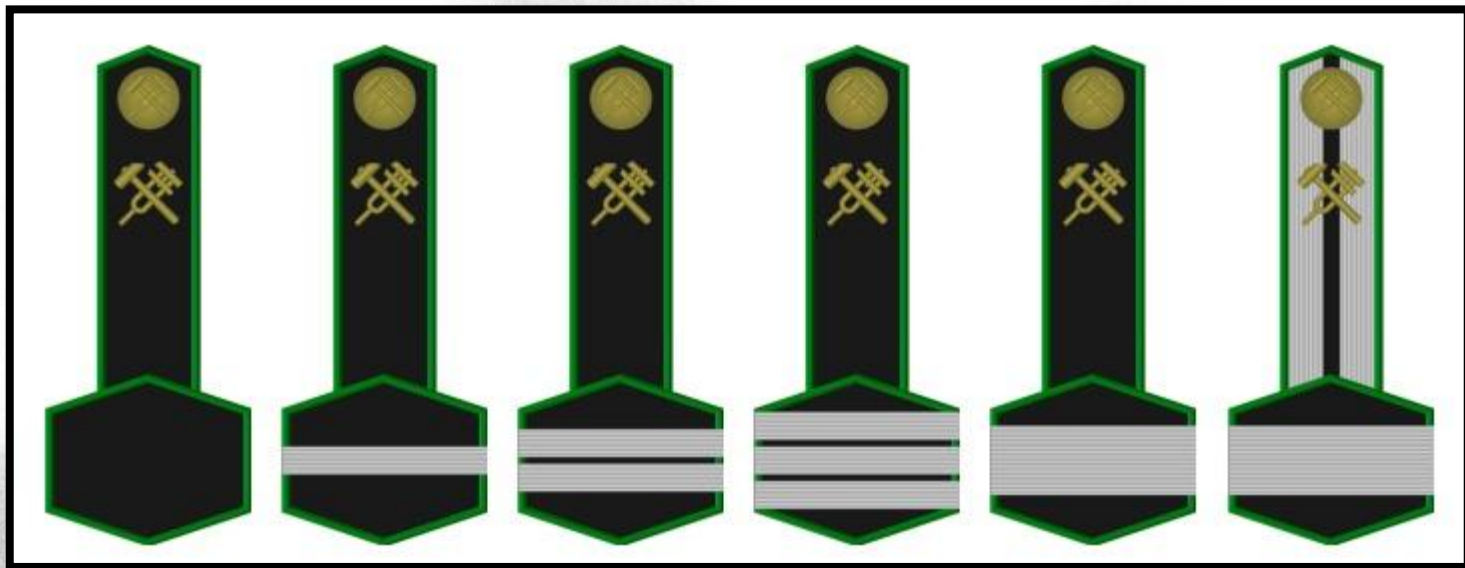


Погон директора - полковника службы движения.  
Погоны высшего, старшего и среднего начальствующих составов представляли собой вытянутый шестиугольник с параллельными длинными сторонами.



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.





Каждая служба железной дороги имела свои эмблемы. 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.





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 ею 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.

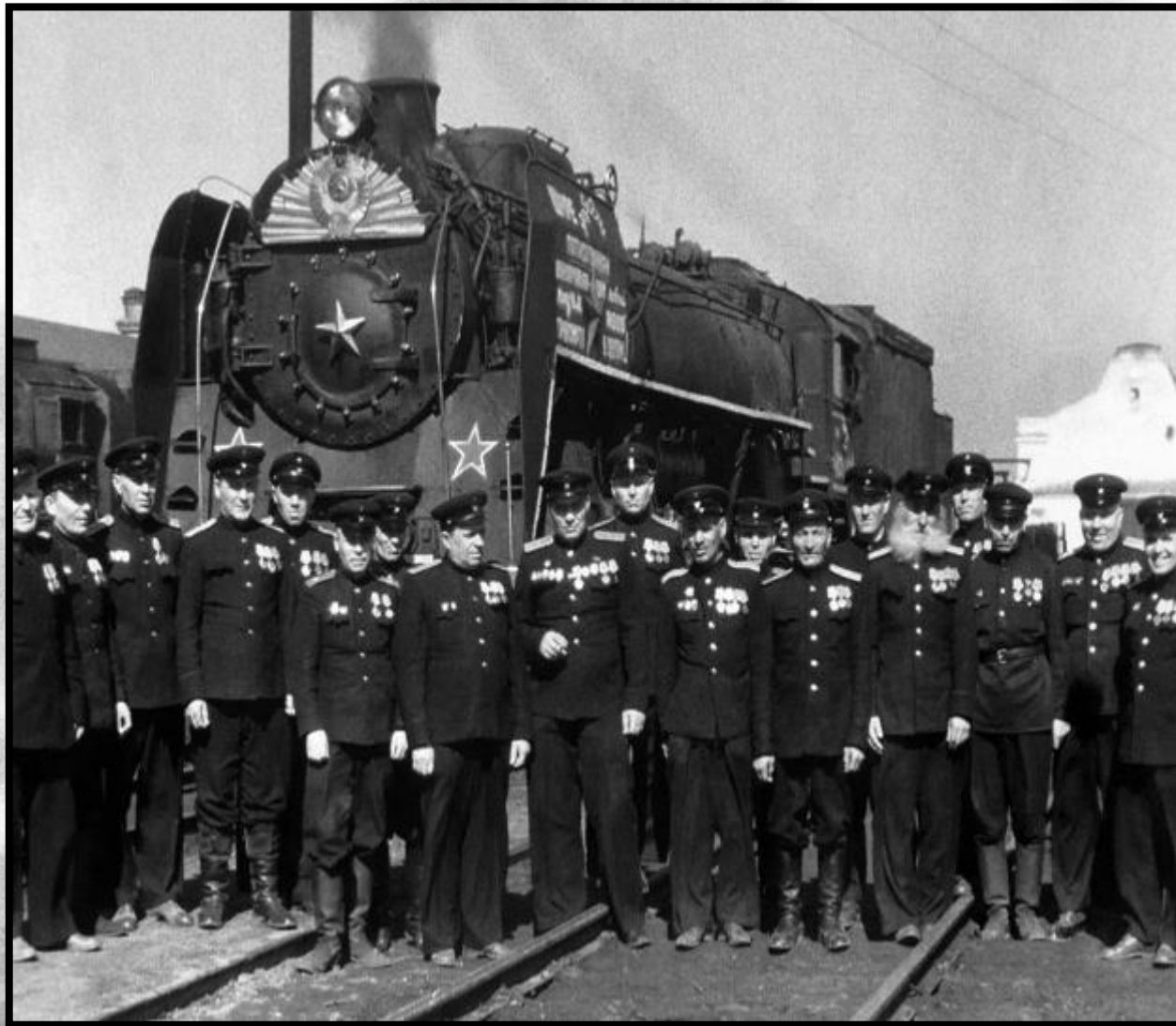






У работников локомотивных бригад встречались двубортные кожаные куртки танкистского или классического "комиссарского" покроя, а у начальства - и кожаные пальто. Ряд работников службы движения и службы пути и строительства при исполнении служебных обязанностей носили, вместо обычных железнодорожных, особые цветные фуражки, использовавшиеся для обозначения должности, и как средство сигнализации.





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.





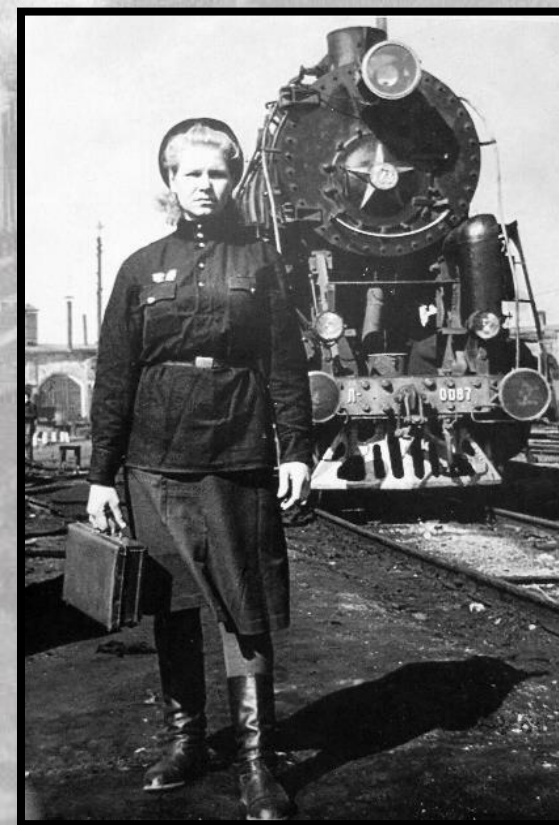
Младший состав носил вместо шаровар бриджи армейского покроя без кантов, начсостав - офицерские бриджи с кантами. Кители начальствующего состава иногда имели на груди накладные карманы, применялись на железной дороге и кители флотского образца. Ношение форменной одежды при исполнении служебных обязанностей было строго обязательным, но, как и в армии, отклонения от правил ношения ее железнодорожниками имели место по самым различным причинам.





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.

Высокий профессионализм железнодорожников, дисциплина и четкость в работе, помноженные на высочайшую ответственность и самоотверженность, позволили обеспечить Победу.





**СПАСИБО ЗА  
ВНИМАНИЕ!**

