

УДК 339.474.01  
ВРК 69(4)(К)1951  
УДК  
65



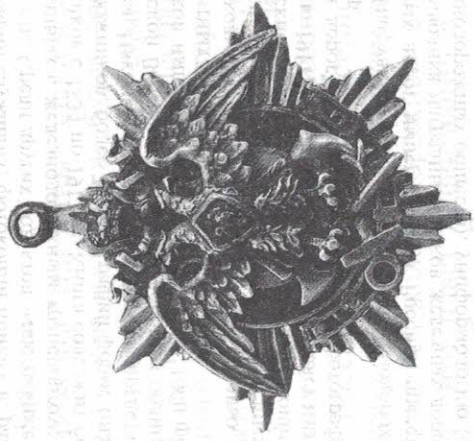
Владимир Лалин

# НАГРУДНЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



Книга 1.

## Знаки и жетоны железных дорог императорской России



Украинское научное общество краеведения,  
геральдики и фалеристики  
Украинская академия геральдики,  
товарного знака и логотипа

КИЕВ

Труд начальника службы Юго-Западной железной дороги, почетного работника транспорта Украины, академика Украинской академии геральдики В.П. Лапина "Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта. Книга 1. Знаки и жетоны железных дорог императорской России" завершает первые десять томов серии "Библиотека символики", издающейся с 2004 года. Первые семь томов подготовлены учредителями серии членами Национального союза журналистов Украины В.В. Болговым, В.П. Чапаком и Г.Д. Чепак - "Нобилистика", "Вексиллология", "Геральдика", "Нумизматика", "Фалеристика", "Золотой лингот", "Золотые звезды Героев".

Восьмой том, "Уходящие в историю", подготовлен руководством Украинского научного общества геральдики и вексиллологии, которое в ходе работы над этой книгой сменило название и стало Украинским научным обществом краеведения, геральдики и фалеристики. Наконец, девятый том, "Филумения", подготовлен президентом ассоциации "Укрсоюзупаковка", Заслуженным работником промышленности Украины, академиком Украинской академии геральдики А.В. Козаком.

Предлагаемая книга "Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта", как ожидается, будет состоять из трех томов, описывающих наградную и служебную символику железных дорог применительно к трем периодам существования отечественного железнодорожного транспорта - императорская Россия, Советский Союз и независимые государства СНГ. В первом томе "Знаки и жетоны железных дорог императорской России" представлены уникальные сведения о многочисленных именных жетонах железных дорог царской России, которые подносились именитым сановникам или высокопоставленным работникам дорог от правления до рога, а также дарились железнодорожным служащим от товарищей и сослуживцев. Этот пласт информации в таком объеме впервые вводится в научный оборот. В книге представлено более 130 фотографий таких жетонов. Уникальность информации не только в абсолютной редкости наградных и памятных знаков, но и в материале и способе их изготовления. Большинство жетонов изготовлены из золота, серебра, реже - сплавы, они расписаны эмалью, выпущены известными ювелирными фирмами.

Большая группа относительно редких жетонов и знаков предс-

Предлагаемый труд В.П. Лапина "Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта", будет состоять из трех книг, описывающих наградную символику железных дорог применительно к трем периодам существования отечественного железнодорожного транспорта - императорская Россия, Советский Союз и независимые государства СНГ. В первом томе "Знаки и жетоны железных дорог императорской России" представлены уникальные сведения о более чем 130 именных жетонах различных железных дорог царской России, которые подносились именитым сановникам, удачливым финансистам или высокопоставленным работникам дорог от правления до рога, а также дарились железнодорожным служащим от товарищей и сослуживцев. Многие фотографии публикуются впервые. Они впервое введены в научный оборот. Уникальность информации не только в абсолютной редкости наградных и памятных знаков, но и в материале и способе их изготовления. Большинство таких жетонов изготовлено из золота, серебра, реже - сплавы, они расписаны эмалью, выпущены известными ювелирными фирмами.

Описаны и изображены относительно редкие знаки об окончании учебных заведений, награды за долготелетний труд на железных дорогах и памятные жетоны отдельных дорог. Эти образцы также изготовлены из драгметаллов и расписаны эмалью. Наконец, третья группа, самая массовая, - служебные жетоны, характеризовавшие должностное положение проводников, кочегаров и т.п. низших категорий железнодорожных служащих. Эти жетоны изготовлены из меди, латуни. Читатели и коллекционеры отнесут к несомненным достоинствам книги также прекрасные цветные фотографии перечисленных объектов фалеристики.

Автор не ограничился исследованием исключительно жетонов и нагрудных знаков. В.П. Лапин представил множество документов, относящихся к рассматриваемому периоду - в книге приводятся фотографии служащих, фотокопии приказов, рапортов, служебных отношений, удостоверений и т.п. Среди других объектов - настольные медали, отчеканенные в память о событиях, связанных с железнодорожным транспортом; формы одежды и знаки различия железнодорожников с 1834 по 1917 гг. Книга содержит более 50 фотографий предметов на ремни железнодорожников, более 30 фотографий форменных пуговиц и более 10 фотографий кокард и эмблем. Наконец, более 20 фотографий представляют бонны Русско-Азиатского банка для Китайской Восточной железной дороги и облигации различных общественных дорог Российской империи. Всего в книге более 1000 фотографий и рисунков, в том числе 96 страниц цветных фотографий.

Книга дополнена несколькими приложениями, среди которых следует отметить списки всех железных дорог России, списки акционерных обществ железных дорог и польезных путей, а также биографические справки обо всех главноуправляющих (министрах) ведомства путей сообщения с 1784 по 1917 гг. Для бонистов представляет интерес приложение "Облигации и акции железных дорог", в котором приведены фотографии нескольких десятков "железнодорожных" акций.

Книга В.П. Лапина "Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта. Том 1. Знаки и жетоны железных дорог императорской России" представляет собой заметный вклад в фалеристику (символика наградных знаков железных дорог), а также в бонистику (бонны и облигации железнодорожных обществ), униформологию (формы одежды железнодорожников). Она предназначена для специалистов, коллекционеров, исследователей железнодорожной символики, а также студентов и школьников.

© Лапин В.П., 2008

© Украинское научное общество краеведения,

геральдики и фалеристики, 2008

ISBN 978-966-8975-53-0, свид. № 3200 серия ДК

© Издательство ООО "Украинская академия геральдики.

твояет знаки об окончании учебных заведений, награды за долготрудный труд на железных дорогах и памятные жетоны отдельных дорог. Эти образцы также изготовлены из драгметаллов и расписаны эмалью. Наконец, третья группа, самая массовая, - служебные жетоны, характеризовавшие должностное положение проводников, кочегаров и других низовых категорий железнодорожных служащих. Эти жетоны изготовлены из меди, латуни. Читатели и коллекционеры отнесут к несомненному достоинству книги также прекрасные цветные фотографии перечисленных объектов.

Автор не ограничился исследованием исключительно жетонов и наградных знаков. Для полноты описания этих объектов коллекционирования В.П. Лапин представил множество документов, относящихся к рассматриваемому периоду - в книге приводятся фотографии служащих, фотокопии приказов, рапортов, служебных отношений, удостоверений и т.п.. Другие сопутствующие объекты также представлены с максимальной полнотой. Среди них - настоятельные медали, отчеканенные в память о событиях, связанных с железнодорожным транспортом; формы одежды и знаки различия железнодорожников с 1834 по 1917 г. Следует отметить, что книга содержит более 50 фотографий только пряжек на ремни железнодорожников, более 30 фотографий форменных пуговиц и более 10 фотографий кокард и эмблем. Наконец, более 20 фотографий представляют боны Русско-Азиатского банка для Китайской Восточной железной дороги и облигации различных обществ железных дорог Российской империи. Всего в книге около 400 фотографий и рисунков, в том числе 96 страниц цветных фотографий.

Книга дополнена несколькими актуальными приложениями, среди которых следует отметить списки всех железных дорог России, списки акционерных обществ железных дорог и подъездных путей, а также биографические справки обо всех главноуправляющих (министрах) ведомства путей сообщения с 1784 по 1917 г. Для бонистов представляет интерес Приложение № 7 "Облигации и акции железных дорог", в котором приведены фотографии нескольких десятков "железнодорожных" акций.

Настоящая книга В.П. Лапина - вторая серьезная заявка на приоритет исследований в области железнодорожной символики. Первая книга автора, "Наградные знаки железнодорожного транспорта" вышла в Киеве в ИПЦ "Экспресс" в 2003 году. Если учесть, что библиография литературы, посвященной данной теме, насчитывает

дорожного транспорта представлены как бы мимоходом от основной темы, и вспомнить некоторые статьи В.П. Лапина в журнале "Вестник Украинской академии геральдики, товарного знака и логотипа", например, "История форменной одежды железнодорожников (наградные знаки, бляхи, ремни и пряжки)", то утверждение о приоритете подтверждается.

Первая книга трехтомника В.П. Лапина "Наградные знаки и жетоны железнодорожного транспорта" - "Знаки и жетоны железных дорог императорской России" представляет собой заметный вклад в фалеристику (символика наградных знаков железных дорог), а также в бонистику (боны и облигации железных дорогных обществ), униформологию (формы одежды железнодорожников). Она будет с интересом воспринята специалистами, коллекционерами, исследователями железнодорожной символики, а также студентами и школьниками.

*Создатели серии "Библиотека символики"*  
*Вадим Болгов, Виталий Чепак, Галина Чепак*

*Киев, ноябрь 2008 года*

## От автора

Предлагаемая книга - первый том подготовленного к печати трехтомника об истории зарождения и развития системы железнодорожных наградных знаков. Задача, которую стремился решить автор-составитель - собрать, систематизировать и в полном объеме отразить все многообразие существующих на железнодорожном транспорте наградных знаков и памятных медалей - от пуска в эксплуатацию первой, Царскосельской, железной дороги и выпущенной по этому поводу первой "железнодорожной" памятной нагрудной медали, до наших дней. В данном издании представлена богатейшая коллекция наградных знаков с символикой существовавших и ушедших в историю железных дорог. Обобщая собранный материал, автору пришлось выступать не только в качестве составителя, но и историка-исследователя железнодорожного транспорта.

Исторически так сложилось, что в современной отечественной фалеристике различается несколько периодов в оформлении коллекций наград нашей Родины - знаки отличия царского периода, послереволюционные знаки до 1941 г., награды периода войны с фашистской Германией и послевоенный период, а также современная наградная система стран СНГ. По этому принципу и построен трехтомник - знаки отличия железных дорог существовавших до 1917 г. (первая книга), наградная система советских железных дорог (вторая) и современные знаки отличия железнодорожного транспорта стран СНГ (третья).

Каждый этап исторического развития нашей Родины, отмеченный в миниатюрах малой пластики, имеет своих почитателей-коллекционеров. Эти люди в зависимости от финансовых возможностей, воспитания, образования, патриотизма и любви к своему Отечеству самозабвенно собирают, систематизируют, изучают и в конечном итоге сохраняют наше историческое, культурное и художественное наследие.

Частные коллекционеры-фалеристы - хранители нашей истории, патриоты своего Отечества. Собранные ими по крупицам и бережно с любовью хранимые уникальные предметы фалеристики в конечном итоге были спасены от вывоза за границу, остались на исторической родине. В частных коллекциях можно увидеть большое количество редчайших предметов железнодорожной фалеристики,

в том числе жетоны, ордена и медали, принадлежавшие государственным деятелям, великим ученым и удачливым промышленникам Российской империи. Коллекционеры-любители, не смотря на финансовые сложности, притеснения, а до недавнего времени и законодательное преследование, вплоть до конфискации коллекции или тюремного заключения, сумели собрать, систематизировать и сохранить уникальные предметы фалеристики, относящиеся не только к истории железнодорожного транспорта, но и к истории государства Российского. В конечном итоге все известные частные коллекции рано или поздно по тем или иным причинам оказываются в государственных музеях или становятся всеобщим достоянием на выставках или других общественных значимых мероприятиях. Большинство из представленных в данном издании редких жетонов и медалей представлено из частных коллекций российских и украинских коллекционеров.

Большинство жетонов, включенных в первый том, представлены широкой общественности впервые. Их красоту и уникальность смогут оценить не только специалисты, но и музейные работники, коллекционеры-любители. В книге рассказывается о жетонах, которые принадлежали известным историческим личностям Российской империи, о судьбах этих людей. В издательский проект вошли наградные знаки железнодорожных учебных заведений, некоторых, имеющих отношение к железнодорожному транспорту, благотворительных организаций, железнодорожной жандармерии и милиции, санитарных поездов, бронепоездов и железнодорожных войск. Наверное, не все знают, что на железнодорожном транспорте были вагоны-прачечные, вагоны-бани, вагоны-церкви. Железнодорожные стационарные церкви строились только в полосе отвода. Самые известные из них - храм Христа Спасителя и Часовня Нерукотворного Спаса, воздвигнутые на месте крушения царского поезда, находились в ведении министерства путей сообщения.

К сожалению, многие миниатюры с железнодорожной символикой были утеряны в переломные для нашего государства годы. Редкие и ценные оказались за рубежом в частных коллекциях. Несмотря на ряд административных мер, незаконный вывоз бесценных предметов нашей истории продолжается. В то же время, в связи с появлением коллекционеров, имеющих значительные финансовые средства, наблюдается обратный ввоз редких наград на их историческую родину. Но и здесь таможенные правила не всегда на стороне патриота-коллекционера ввозящего паритет на родину. - В

большинстве случаев ввозимая раритетная награда облагается всевозможными пошлинами. Для более полного и системного анализа наградной системы, относящейся к железнодорожному транспорту, автором внесены немалые вклады в крапленый исторический материал, автором внесены немалые вклады в крапленый исторический материал, относящиеся к параллельным фалеристике, родственным историческим наукам. Из раздела вексиллологии, изучающей флаги, знамена и хоругви, в данном проекте представлен небольшой раздел о железнодорожных флагах. Ведь до образования в 1865 г. министерства путей сообщения, железнодорожный транспорт входил в министерство водных (водных) коммуникаций, позже переименованных в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В одно время, с июля 1874 по ноябрь 1888 года, министерством путей сообщения руководил боевой адмирал морского флота России К.Н. Посыет. Представить себе корабль без флага невозможно и при адмирале Посыете порядок закрепления за должностными лицами и применения на железнодорожном транспорте флагов принимает строгую иерархическую систему. Только в 1931 г. из системы наркомата путей сообщения, согласно постановлению ЦИК и СНК СССР "Об образовании народного комиссариата водного транспорта Союза ССР", был выделен морской и речной транспорт и все портовое хозяйство. Закономерно, что часть морских и речных судов, входившие в состав МПС, находились под флагом железнодорожного ведомства.

В издании нашлось небольшое место и для геральдики - науки о гербах, эмблемах, символах. Герб появился значительно позже флага. Первыми гербами были личные знаки средневековых рыцарей, со временем ставшие наследственными гербами. Личные гербы переносились на наследственные владения - появились гербы городов, земель (областей), государств.

Введя в книге раздел о форменной одежде, прослеживая эволюцию железнодорожного форменного мундира почти за два столетия, автор коснулся нобилистики - науки изучающей титулы, чины и звания. Показав некоторые образцы денежных знаков, а также акций и облигаций железных дорог не обошлось без скрипобилии и бонистики - коллекционирование потерявших ценность акций, облигаций, бумажных денег.

Все эти небольшие вкрапления родственной фалеристике науки

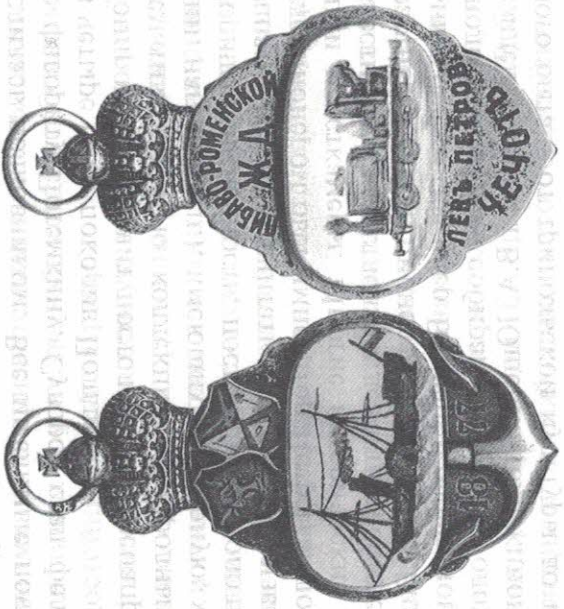
рожного транспорта от начала его развития до наших дней. Таким образом, по замыслу автора, трехтомник должен представить систематизированную историю фалеристики железнодорожного транспорта.

Автор приносит благодарность за помощь, оказанную при подготовке книги к изданию: Владимиру Яковенко (Россия), Алексею Бойко (Украина, Киев), Игорю Романенко (Украина, Славянск), Игорю Лихицкому (Львов). Искренняя благодарность и признательность Сергею Бедунковичу (Россия), Вениамину Малетину (Россия), Валерию Степанову (Россия) за помощь и разрешение использовать информацию с интернет-сайтов.

Следующая книга автора о железнодорожной фалеристике "Высшая награда отрасли", в которой будет рассказано о знаке "Почетному железнодорожнику", его разновидностях, готовится к изданию вместе с И. Романенко.

Отзывы и предложения по данному изданию можно направить в адрес автора по электронной почте: [larin@sw.uz.gov.ua](mailto:larin@sw.uz.gov.ua)

*Владимир Ларин*



...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...

### РАЗДЕЛ 1.

...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...

...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...

## Исторический процесс появления и период становления нагрудных знаков отличия

### железных дорог

...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...

...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...  
 ...владельцев железных дорог и владельцев железных дорог...

## 1.1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПЕРВЫХ НАСТОЛЬНЫХ МЕДАЛЕЙ И НАГРУДНЫХ ЗНАКОВ С СИМВОЛИКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

К знакам отличия относятся ордена, медали и нагрудные знаки. Награждение знаком отличия - одна из форм поощрения за особые заслуги, трудовые и боевые успехи лучших представителей трудовых коллективов, воинских частей, милицейских подразделений, профсоюзных, спортивных и общественных организаций.

Подавляющее большинство знаков отличия являются отражением той эпохи, в которой они созданы. По ним, как по линиям судьбы, можно проследить за политическими и экономическими преобразованиями, военными событиями, за взлетами и падениями людей, непосредственно принимавших участие в этих событиях. За взятие Измаила генерал Суворов мечтал получить в награду фельд-маршальский жезл, но в качестве поощрения Екатерина II назначила его подполковником в лейб-гвардии Преображенский полк, где сама числилась полковником. Все мыслимые почести победы достались ее фавориту Потемкину. Суворов стал фельдмаршалом только через четыре года, покорив Польшу.

Коллекционировать - значит постоянно и целенаправленно собирать систематизированную коллекцию однородных предметов (марок, картин, наград и т.п.), имеющих культурную, художественную или историческую ценность, постоянно ее пополнять и качественно улучшать. Принято считать, что первым известным российским коллекционером был император Петр I, положивший начало коллекции кунсткамеры. Многие исторические личности, в том числе известные государственные деятели, в быденной жизни являлись страстными коллекционерами. Кардинал Ришелье собирал курительные трубки, канцлер Бисмарк коллекционировал грабусники, Наполеон увлекался собиранием часов и оловянных солдатиков. Президент Украины В.А. Ющенко коллекционирует предметы народного быта - от трипольской культуры до наших дней. Известные и популярные деятели науки, культуры, спорта также являются увлеченными коллекционерами. К когорте таковых принадлежит известный шахматист, чемпион мира Анатолий Карпов, коллекционирующий марки.

С момента своего появления награда в Российской империи имела сословную направленность. Лица царской фамилии (великие князья) практически с пеленок награждались высшими орденами

империи. Дворяне, духовенство, купцы, офицеры и солдаты царской армии - все они относились к разным социальным слоям населения или религиозным группам, для каждого такого слоя общества существовала отдельная система наград. Некоторые награды были общими для нескольких сословий. Статья 90 закона Российской империи об "Учреждении орденов и других знаков отличия" гласила: "Милость, правосудие и воля Государя Самодержавного, Верховного начальника Российских орденов, решает и определяет раздачу сих почестей; заслуги же и достоинства при незазорном поведении, открывают путь к их достижению:

1. Всем духовным, военным, гражданским и придворным чинам.
2. Чужестранных государей и Владетельных Князей фамилиям.
3. Служащим по выборам дворянам, имеющим и не имеющим чинов, равно и не служащим бесчиновным, если они окажут различные услуги.

4. Частным лицам из иностранных, когда, оказав на деле усердие и доброхотство к Государству Российскому, тем самим обратят они на себя внимание и признательность Главы оногo.

5. Купцам и лицам других званий, когда особенными заслугами соделаются достойными сей награды".

Статья 120 вносила существенную корректировку: "Мещанам и лицам сельского состояния ордена не испрашиваются". Для награждения их и нижних чинов в армии предусматривались только медали. В целом наградная система дореволюционной России не имела иерархического свода медалей и состояла из восьми орденов (а со степенями их было двадцать) и более тысячи наградных медалей.

Частично такая ситуация трансформировалась на награды за боевые подвиги советского периода, когда, согласно утвержденным положениям, отдельными орденами, медалями или нагрудными знаками могли быть награждены только генералы, офицеры или рядовой состав армии и флота. Во времена СССР большую роль для представления к награждению имело общественное положение человека, приоритетность места его работы для международного престижа государства. Необходимо отметить, что за трудовые успехи высшим знаком отличия в СССР на паритетных началах могли быть награждены сталева и генерал, пастух или академик.

Регламентируют награждение нагрудными знаками, медалями и орденами специально разработанные и утвержденные для каждой награды положения. Положение о награде - это свод правил опре-

деляющих категорию награды в наградной системе государства или ведомства и конкретизирующие характер заслуг, за которые она присуждается, порядок награждения и ношения награды.

Для награждения орденами в России существовали ограничения по чинам. Например, чиновники 12 класса Табеля о рангах (подпоручик или губернский секретарь) имели право на награждение

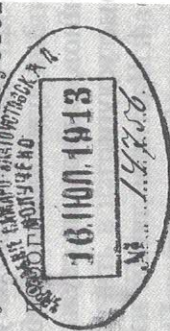
М. П. С.

УПРАВЛЕНИЕ

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГЪ.

Канцелярія.

Г. Начальнику Самаро-Златоустовской  
железной дороги



12 Мая 1913.

№ 19610

С. Петербургъ.

Вслѣдствіе рапорта отъ 27-го Мая сего года за № 72370 съ ходатайствомъ о разрѣшеніи празднованія 50 лѣтняго юбилея канцелярскаго чиновника Управленія желѣзныхъ дорогъ начальника Коммерческаго Отдѣла ввѣренной Вамъ

дороги коллежскаго секретаря Михаила Морозова, Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Вашему Превосходительству, что такое празднованіе можетъ быть разрѣшено, но оно должно носить частный характеръ, присовокупляя вмѣстѣ съ симъ, что въ виду столь продолжительной и отлично усердной службы Михаила Морозова могъ бы быть возбужденъ вопросъ о назначеніи ему денеж-

ной награды, въ случаѣ если бы въ вошли съ ходатайствомъ о семъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ въ установленномъ порядкѣ.

Что касается за симъ представленія Морозова къ почетной наградѣ, то Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ будетъ возбуждено ходатайство о награжденіи Морозова, но не предполагеннымъ Вами орденомъ Св. Станислава 2 ст., каковое награжденіе представляется невозможнымъ, а очереднымъ орденомъ Св. Анны 3 ст., причемъ и таковая награда можетъ быть испрашена Морозову лишь въ изыятіе изъ дѣйствующихъ нынѣ наградныхъ правилъ, такъ какъ, состоя въ должности XII класса, на полученіе такового ордена по правиламъ Морозовъ права не имѣетъ.

За Начальника Управленія

Правителя Канцеляріи

Дѣлопроизводитель



только орденом св. Анны IV степени или св. Станислава III степени. С повышением в чине чиновник мог рассчитывать на более высокий орден или высшую его степень. Это требование ярко иллюстрирует приведенная переписка Министерства путей сообщения с Управлением Самаро-Златоустовской железной дороги. Управление дороги вышло с ходатайством в МПС о награждении начальника коммерческого отдела дороги коллежского секретаря Михаила Морозова государственной наградой - орденом Святого Станислава 2 степени, в связи с 50-летием. В результате бюрократической переписки канцелярский чиновник, чьи деловые качества во время работы на протяжении многих лет на Самаро-Златоустовской железной дороге очень высоко оценены руководством, согласно резолюции на письме, был поощрен "денежной наградой в размере годового оклада", вместо желаемого им ордена.

Орден - высшая ступень в наградной системе любого государства. Это знак доблести, героизма, боевого или трудового подвига. Орден, как награда, появляется в России на рубеже 17-18 вв. в период преобразования императора Петра I. Орден не только указывал на заслуги перед царем и Отечеством, но одновременно являлся знаком особого положения награжденного в российской общественной иерархии. До 1826 г. все российские ордена давали право на получение потомственного дворянства, потом эту привилегию ограничили несколькими высшими орденами. Император Павел I сделал попытку объединить все российские ордена. В день своей коронации (апрель 1797 г.) он утвердил "Уставление об орденах", которое использовалось до 1917 г. Он также приказал изготавливать орденские знаки из золота 84-й пробы (после 1831 г. орденские знаки стали изготавливаться из золота 72-й пробы). Орденскими делами стала заниматься Орденская канцелярия, переименованная в Капитул Российского кавалерского ордена. Награждаемые орденами вносили в Капитул значительные суммы (за исключением кавалеров ордена Святого Георгия).

Медаль - знак в виде круглой металлической пластинки с различными рельефными изображениями, присуждаемый за что-нибудь или отливаемый в память о каком-нибудь событии. Медаль чеканится с двух сторон, одна из которых называется лицевой (аверс), другая - оборотной (реверс). На лицевой стороне помещается главное изображение. В дореволюционной России на аверсе обычно помещался портрет лица, игравшего важную роль в событии, которое увековечивается посредством чеканки медали, на об-

ратной стороне размещалось само событие или его аллегория.

К примеру, в честь Главного директора Управления путей сообщения герцога Виртембергского была отчеканена и поднесена ему С.-Петербургским ополчением золотая медаль, на аверсе которой изображен герцог Виртембергский в древнем русском вооружении со знаменем в правой руке; на знамени изображен крест и надпись: СИМ | ПОБЕДИШИ. Левой рукой герцог подает лавровую ветку мужчине, одетому в римскую тогу и держащему в правой руке меч, положенный на плечо колонпреклоненной женщины. За герцогом виден щит с герцогским гербом, а справа на возвышении - город. В двойной линии обреза надпись: ГР. ФЕОДОР ТОЛСТОЙ СОЧИНИЛ И РЕЗ; под обрезом расположена дата: 21 ДЕКАБРЯ 1813.

Решение о награждении в царской России принималось на самом высоком государственном уровне, имело большой вес, и почти никогда не вызывало сомнений в объективности. В государственной системе России предусматривалось награждение медалями и за "неслужбные" дела. В 1762 года Екатерина II учреждает медаль "За полезные обществу труды". Медаль жаловалась лицам разных сословий, следившим немало нужного и полезного для блага России. В частности этой медалью были награждены 12 купцов, которые на своих торговых судах открыли Лисьи острова и первыми начали торговлю с народами, населявшими Аляску и острова северной части Тихого океана.

В статье 784 "Полного собрания законов Российской империи" (раздел "О награждениях медалями") говорится, что золотыми и серебряными медалями награждаются "за подвиги человеколюбия, с опасностью собственной жизни совершенные, но неподходящие под действие орденских Статусов, Всемилостивейше жалуются, без различия состояния лиц, подвиги таковые оказывающих, серебряные медали, а за особые подвиги или спасение нескольких лиц с



особой опасностью, жалуются медали золотые, те и другие с надписью: за спасение погибавших, на Владимирской ленте, для назначения в пеллице". В законе отдельными статьями особо оговоривались о награждении евреев, башкир, киргизов и другого "туземного населения за Кавказом".

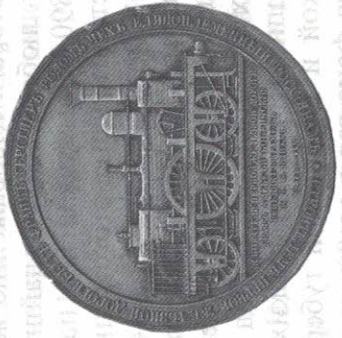
Все представления о награждении медалями, как за подвиги челолюбия, так и за другие неслужебные отличия, поступали "по начальству" к министрам и главноуправляющим, по ведомству которых шло ходатайство о награждении. Раз в квартал ("по третям года") списки кандидатов для награждения представлялись в Кабинет Министров. Запрещалось представлять к награждению вопреки установленным правилам. Квоты, в количественном отношении, для представления к награждению не существовало, но ст. 816 обязывала министров и главноуправляющих "строгим разбором умевать представления сего рода".



Медаль "За полезные обществу труды". Бронза. 1762 г.

С лиц, награжденных медалями (кроме жалованных на Георгиевской ленте), взывались денежные взносы в пользу вечных войнов от 7 рублей 50 копеек за массовые награды, до 150 рублей за награду, украшенную бриллиантами.

30 октября 1837 года в Санкт-Петербурге состоялось торжественное открытие первой в Российской империи Царскосельской железной дороги. От вокзала у Загородного проспекта в 12 часов 30 минут тронулся управляемый Ф. Герстнером состав из 8 вагонов. На преодоление 23 км между С.Петербургом и Царским Селом ушло 35 минут. Газета "Санкт-Петербургские ведомости" писала: "Шестьдесят верст в час, страшно подумать... Какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила ум человеческий..."



В память открытия Царскосельской железной дороги. Бронза. 1837 г.

К открытию Царскосельской дороги в Берлине было отчеканено несколько сотен экземпляров настольной памятной медали. На аверсе бронзовой медали были изображены императоры Петр I и Николай I, под монументом надпись: "Первая железная дорога от Санкт-Петербурга до Павловска открыта 30 октября 1837 г.". Надпись по кругу: "Николай I, достойный преемник Петра Великого, ввел в России железные дороги". На оборотной стороне изображен локомотив с круговой надписью: "Строителем первой железной дороги был Франц Герстнер, родом чех, единоплеменный россиянам". Под паровозом слова: "Основатели первой железной дороги граф Алексей Бобринский, Венедикт Крамер и I. К. Плитт". Что-то в оформлении медали не понравилось императору, она не была вручена приглашенным на торжества, став со временем фалеристической редкостью.

Прежде всего, необходимо отметить, что медаль - это миниатюрный исторический памятник, через призму которого рассматриваются все остальные ее составляющие, включая рыночную или аукционную стоимость. Как интересное исключение из общих правил миниатюры, в качестве примера можно привести настольную медаль "За полезные для железнодорожных училищ труды", которую создал в 1888 г. гравер Петербургского монетного двора Грилихес-отец. Это настольная медаль громадных размеров - 127 мм в диаметре, серебряный экземпляр которого весит около полутора килограммов. Размер медали дал возможность скрупулезному моделированию немецкого происхождения, достаточно натуралистично изобразить мельчайшие детали паровоза.

Известен экземпляр еще одной медали, где натуралистический

подход автора к изображению железнодорожных деталей дает возможность любоваться мельчайшими элементами композиции. Это медаль 1890 г., выпущенная в память открытия Сурамского тоннеля. При строительстве этого тоннеля установлен рекорд проходки - 50 сажен в сутки (общая длина 4 км). Работы шли 4 года и потребовали затрат в 5 млн. рублей золотом.

На лицевой стороне изображен выходящий из тоннеля по одному из двух путей локомотив, над входом в тоннель две женские фигуры в национальных грузинских костюмах держат щиты с гербами Тифлисской и Кутаисской губерний. Венчает аллегорично царский портрет на фоне гор в венке из лавра и дуба. На обратной стороне медали профиль построенного участка, понятный только специалистам-железнодорожникам. Автор медали выпускник Берлинской Академии художеств, медальер Петербургского монетного двора Л.Х. Штейман.

Кроме упомянутого Сурамского тоннеля на Кавказе большой интерес, в историческом плане, представляет настольная медаль в память строительства Большого Хинганского тоннеля длиной 3 км. Построенный под руководством инженера Н.Н. Бочарова двухпутный Хинганский тоннель, был для тех лет уникальным. Строители сумели проложить его за 15 месяцев!

К известным настольным медалям, имеющим отношение к юблям-железнодорожникам, внесшим значительный вклад в строительство и развитие железнодорожного транспорта, относятся медали "В память 50-летней службы генерал-адъютанта К.В. Чевкина". Медаль выпущена из бронзы, выпущена в 1872 г. С.-Петербургским монетным двором. Авторы - В. Алексеев и А. Грилихес.



Медаль "В память 50-летней службы генерал-адъютанта К.В. Чевкина"

Чевкин - член комитета по сооружению железной дороги Санкт-Петербург - Москва (1842 г.), Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями (1855-1862 г.), сенатор. Родился в 1803 г. в Каменец-Подольском.

Настольная медаль "В память 50-летия государственной службы инженера путей сообщения В.В. Салова" выпонена из бронзы, выпущена в 1908 г. С.-Петербургским монетным двором. Автор А. Васютинский. В.Салов - инженер путей сообщения, действительный тайный советник, профессор. Председатель Инженерного совета министерства путей сообщения.

Редкая настольная медаль "В память 60-летия служения государству, науке и искусству инженера путей сообщения, Станислава Валериановича Кербеда". Станислав Валерианович - инженер путей сообщения (1810-1899 г.). Образование получил в Виленском университете и в институте корпуса инженеров путей сообщения. В 1838-1839 гг. Кербедз был командирован для обзора иностранных путей сообщения. В его докладе о поездке, составленном вместе с П.П. Мельниковым, впервые был выдвинут вопрос о постройке сети железных дорог в России.



В память 60-летия служения государству, науке и искусству инженера путей сообщения Станислава Валериановича Кербеда. 1829-1889гг. От учеников, сослуживцев и почитателей.

Кербедз составил проект постоянного моста через Неву в Петербурге (Благовещенский, Николаевский, л-та Шмидта) и руководил его сооружением. В 1852 г. на Кербеда возложено проектирование мостов для Варшавской железной дороги (через реки Лугу, Великую, Западную Двину и другие). Кербедз впервые ввел систему железных решетчатых ферм. В 1857-1859 гг. под руководством Кербеда были построены железнодорожные линии Петербург-Петер-

гоф и Лигово - Красное Село. В 1859-1864 гг. по проекту Кербедза сооружен в Варшаве мост через реку Вислу (Александровский). В 1872 г. под председательством Кербедза был учрежден комитет по вопросу об устройстве Петербургского и Кронштадтского портов. Под его же председательством особой комиссией был составлен проект устройства Морского канала для петербургского порта. В 1879 г. Кербедз был назначен председателем комиссии для исправления старых и устройства новых приладожских каналов. С 1887 г. был председателем совета технического отдела в министерстве путей сообщения.

Интересная медаль "В память сооружения и открытия памятник-ка императору Александру III" в г. Иркутске, выпущенная С.-Петербургским монетным двором в 1909 г. На реверсе надпись "Основателю Великого железнодорожного пути благодарная Сибирь. Иркутск 1908". Интересна также медаль "В память сооружения и открытия памятник-ка императору Александру III" в г. Иркутске, выпущенная С.-Петербургским монетным двором в 1909 г. На реверсе надпись "Основателю Великого железнодорожного пути благодарная Сибирь. Иркутск 1908". Интересна также медаль "В память сооружения и открытия памятник-ка императору Александру III" в г. Иркутске, выпущенная С.-Петербургским монетным двором в 1909 г. На реверсе надпись "Основателю Великого железнодорожного пути благодарная Сибирь. Иркутск 1908".

Определенный исторический интерес представляет медаль диаметром 27 сантиметров, выпущенную к 100-летию ИИПСа. На ней пять барельефов русских императоров с надписью "Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I. 1810-1910". Автор медали - А. Жаккар.

К 25-летию юбилею строительства Полесских железных дорог в декабре 1909 г. выпущена специальная памятная медаль. Автор медали - известный российский медальер Л. Штейман. Она выполнена из бронзы в виде большого круга. На аверсе медали помещен портрет императора Александра III, по кругу сделана надпись: "В память сооружения Полесских железных дорог с 1883 по 1887 год". На обратной стороне медали помещена карта западной части Рос-



В память сооружения Полесских железных дорог с 1883 по 1887 годы.

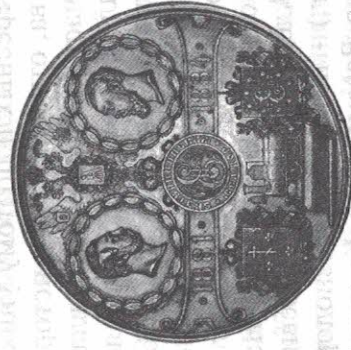
сйской империи с наложением на нее железнодорожных нитей Полесских дорог. Красоту медали подчеркивают размещенные сверху и снизу гербы губерний, по которым проложена магистраль. По кругу медали выбита надпись: "Начальники работ: Ф.К. Хржановский, Н.Т. Серебряков, М.И. Григоровский, Б.А. Рилиас". Медаль выпущена небольшим тиражом для вручения чиновникам из числа строителей магистралей и высокопоставленным работникам МПС.

Большое количество редких, интересных и поэтому уникальных произведений медальерного искусства, относящиеся к истории развития железных дорог, находятся в частных коллекциях, владельцы которых не спешат выставлять их для широкого обозрения. К одной из таких наград относится золотая медаль имени А.П. Бородин-на. Медаль выдавалась за крупные изобретения, усовершенствования, исследования "по механическому делу или устройству железных дорог вообще, а подвижного состава в особенности". На медали была надпись: "Премия имени Александра Парфентьевича Бородина". А.П. Бородин (1848-1898 гг.) - инженер железнодорожного транспорта, управляющий Рязско-Вяземской и Киевско-Брестской железными дорогами. После объединения в 1878 г. Одесской, Киевско-Брестской и Брестко-Граевской железных дорог в Юго-Западные железные дороги, А.П. Бородин был назначен управляющим новой дорогой. Талантливый ученый-механик, он удивил современников еще и тем, что при нем поезда стали ходить по расписанию!

Много настоящих памятных медалей выпущено в память окончания строительства и открытия движения по вновь построенным железным дорогам. В ознаменование строительства Варшавско-Венской железной дороги в 1845 г. выбита памятная медаль из посеребрённой красной меди с изображением паровоза и надписью на лицевой стороне: "Пар сближает расстояния". На оборотной стороне текст: "Памятка. Открытие двух станций Варшавско-Венской железной дороги до Пруtkова и Гродзиска. 2/14 мая 1845 г.". Насколько памятные медали выбиты "В память сооружения Екатеринбургской железной дороги", Закавказских (1883 г.) и других железных дорог.

Память об одной из первых железных дорог империи, Петербурго-Московской, отразилась в большом числе предметов железнодорожной фалеристики: памятные и служебные медали для строителей дороги, нагрудные знаки для машинистов, помощников маши-

нистов, стрелочников и других работников и служащих, кокарды фуражечные и нагрудные бляхи. Кокарды изготавливались из серебра, бронзы, посеребрённой бронзы. В честь окончания строительства Петербурго-Варшавской железной дороги и Московско-Нижегородской железной дороги в 1862 г. выпущены серебряные жетоны. Подобные жетоны, выполненные в том же стиле, появились в связи с завершением прокладки железных дорог: Оренбургской, Ростово-Владикавказской.



В память сооружения Екатеринбургской железной дороги. 1884 г.

Одной из самых редких настольных медалей железнодорожного транспорта является бронзовая медаль Главного Общества российских железных дорог. Медаль выбита в 1858 г. во Франции парижским императорским монетным двором, диаметром 52 мм. Главное Общество российских железных дорог образовано с участием русского, французского, английского и немецкого банковского капитала, было учреждено по инициативе А.Л. Штиглица 28 января 1857 года. Железная дорога Общества проходила через 26 губерний, соединяя города Санкт-Петербург, Варшаву, Москву, Нижний Новгород, главные судоходные реки и два порта на Чёрном и Балтийском морях.

Кроме А.Л. Штиглица учредителями Главного Общества российских железных дорог были варшавский банкир С.А. Френкель, лондонские банкиры братья Беринг и Ко, парижские банкиры Готтингер и Ко, Б.Л. Фульд и Фульд-Оппенгейм, амстердамские банкиры Гоппе и Ко; берлинские банкиры Мендельсон и Ко, французские железнодорожные деятели братья Перейра. Активное участие в работе Главного Общества принимал варшавский банкир, осно-

воположник железнодорожной статистики И.С. Блюх.



Настольная медаль Главного Общества российских железных дорог. Бронза. 1858 г.

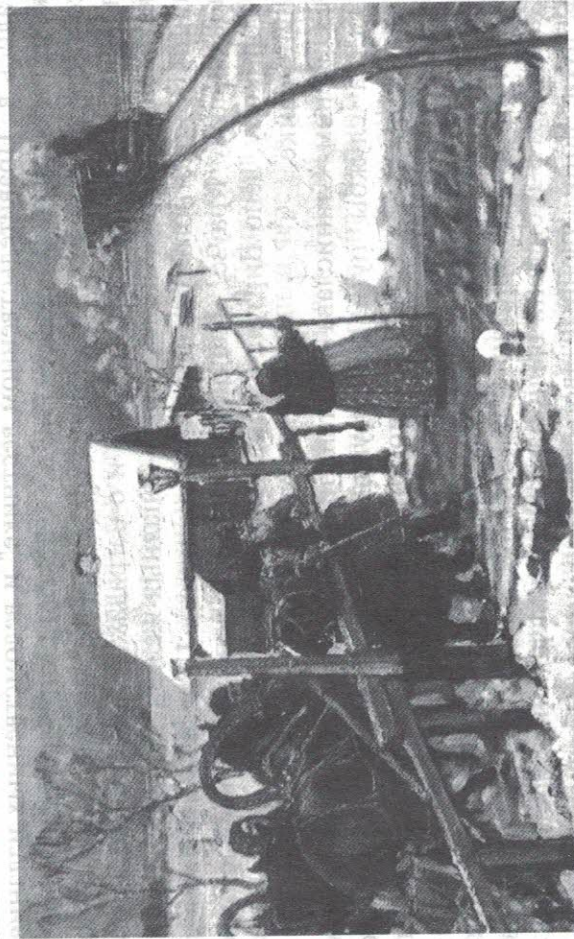
Награждение орденами, медалями другими знаками отличия, как формой морального поощрения, активно использовалось и на железнодорожном транспорте. Начальник дороги имел право представлять служащих дороги к различным государственным наградам, естественно, с учетом административного статуса и положения в обществе. Списки награжденных железнодорожников печатались в "Правительственном вестнике" и ведомственных изданиях железных дорог. В декабре 1903 г., по ходатайству министра путей сообщения и положительного заключения Комитета о службе чиновников гражданских ведомств и о наградах, были высочайше пожалованы награды агентам Юго-Западных железных дорог. Звание личного почетного гражданина - машинисту 1 класса депо Здолбунов Францу Краузе, машинисту 1 класса депо Бендеры Василию Троицкому, депо Бирзула Станиславу Рембергу, депо Ковель Георгию Франке.

Орденом Станислава II степени были награждены начальник участка службы пути, действующий студент С.-Петербургского университета Адам Бошко и помощник начальника службы пути, отставной штабс-капитан Василий Троцкий. Орденом св. Анны 3-й степени награжден инженер технического отдела службы пути, отставной штабс-капитан Евгений Малышевский. Орденом св. Станислава 3-й степени были награждены начальник участка службы пути, потомственный дворянин Фердинанд Флейшер, помощник начальника участка службы пути Марцелий-Валентин Милевский, заведующий хозяйственным отделением службы сборов Альф-

ред-Иван Гинтелло, начальник станции Одесса-Главная Роберт-Фелициан Шмидт.

Золотой медалью с надписью "За усердие" для ношения на Станиславской ленте были награждены главный кондуктор пассажирских смен ст. Киев-1 личный почетный гражданин Иван Пигнатич и старший рабочий службы пути, потомственный дворянин Яков Ставский. Серебряной нагрудной медалью на Станиславской ленте было награждено 16 человек. Медалью с надписью "За спасение погибавших" для ношения в петлице на Владимирской ленте награжден главный кондуктор ст. Одесса-Главная Леонтий Чеховский, носильщик багажа ст. Бирзула крестьянин Подольской губернии Калистрат Дыкунец.

В феврале 1908 г. по требованию императора начальник Сибирской железной дороги Ивановский представил к награждению отличившихся работников дороги за напряжённую работу по бесперебойному передвижению войск на Дальний Восток во время войны с Японией. В 1917 г. медалей "За усердие" удостоились начальник станции Ляховичи И. Грачев, весовщик станции Пинск А. Козакевич, помощник начальника станции Лунинец О. Ильчук, старший телеграфист ст. Молодечно Т. Бакулин и другие работники Полесских железных дорог. Золотой медалью "За усердие" были награж-



Такие вот "бой - бабы" носили нагрудные знаки "Перезездной сторожихе"

дены составители поездов станции Лунинец Иосиф Сержан и Александр Радзикович.

Высочайшим повелением было запрещено принимать женщин для работы на железнодорожном транспорте, за исключением акушеров и телеграфисток. Только в 1890 г. министр путей сообщения разрешил допускать женщин к исполнению работ в качестве второстепенных служащих. Положительным результатом этого решения, кроме всего прочего, стало появление довольно редко встречающегося сегодня нагрудного знака "Перезездной сторожихе".

Знаковым, неординарным событием в жизни общества стало появление на железнодорожном транспорте первой женщины. На должность кассира с особого разрешения министра путей сообщения в 1881 г. была назначена Ольга Степановна Кнушевицкая с жа-



Ольга Степановна Кнушевицкая.

Первая русская женщина на железнодорожной службе.

Весной 1913 г. исполнилось 50 лет со дня ее утверждения (10 апреля 1863 г.) в должности билетного кассира на станции Бялик; здесь она прослужила 10 лет, а затем на станции Владимирь 40 лет.

Удвляющую часть из своего скромного жалования, она устроила бесплатные завтраки для бедных детей, приходивших сь линии в школу; впоследствии она учредила для них и интернат.



Жетон Владикавказской ж. д. "Перезездная сторожиха".



Жетоны 1899 г. "Первая С.П.б. женская" артель кассирш, продащиц и бухгалтеров". Серебро, эмаль.

лованьем в триста рублей серебром в год. Петербургская газета "Современное слово" писала: "Когда пронесся слух, что госпожа О.С. Кнушевицкая идет на должность билетного кассира, которая считается исключительно мужской, на нее смотрели как на какое-то чудо. Некоторые горячились до обморока, утверждая, что женщин нельзя допускать к службе на железной дороге".

Как отмечалось, правилами, утвержденными 1 декабря 1890 года, женщин для работы на железнодорожном транспорте стали

М. П. С.  
НАЗЕННАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.  
НАЧАЛЬНИКЪ  
ЛИБАВО-РОМЕНСКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Изда 19 мая 1915 г.  
№ 2720.  
С. Минск.

Милостивый Государь  
Николай Яковлевич.

Съ особымъ удовольствіемъ имѣю честь  
предсказать при семъ Вамъ, какъ доказатель-  
ство нашего общего расположенія, келонъ Ли-  
баво-Роменскѣй желѣзной дороги и, въ копій,  
журналъ Общѣго Присутствія Управленія доро-  
ги отъ 4 апрѣля сего года за № 26а.

Примите увѣреніе въ глубокое уваже-  
ніи и преданности  
Н. Я.  
Его Высокородію  
Маркову.

Съ особымъ удовольствіемъ имѣю честь  
предсказать при семъ Вамъ, какъ доказатель-  
ство нашего общего расположенія, келонъ Ли-  
баво-Роменскѣй желѣзной дороги и, въ копій,  
журналъ Общѣго Присутствія Управленія доро-  
ги отъ 4 апрѣля сего года за № 26а.

Примите увѣреніе въ глубокое уваже-  
ніи и преданности  
Н. Я.  
Его Высокородію  
Маркову.

Письмо начальника Либаво-Роменской железной дороги Р. фон Зеля "его высокородию" Н.Я. Маркову с извещением о награждении его нагрудным знаком этой дороги. 1915 г.

С л у ш а л и :

Предложеніе И.А.Ивановича дороги о под-  
несеніи жетона Либаво-Роменской желѣз-  
ной дороги инженеру Н.Я.Маркову. - Подпи-  
салъ: И.А.Ивановича дороги, Инженеръ  
Р.фонъ-Зеля.

Взято:  
Дѣлопроизводитель *AKS*

П о с т а н о в и л и :

Идѣя въ виду, что Инженеръ  
Николай Яковлевичъ Марковъ  
прослужилъ на Либаво-Роменской  
желѣзной дорогѣ съ 21-го мая  
1903 года по апрѣль 1915 года,  
т.е. около 12 лѣтъ, что за это  
время много заровня, много тру-  
да принесено имъ на службу  
человѣку, - Общѣе Присутствіе Ли-  
баво-Роменской желѣзной доро-  
ги, въ разѣдѣ Н.Я.Маркову уваже-  
ніе и глубокую благодарность  
за привѣрженіе, стойкое служе-  
ніе родному дѣлу - поставленію  
до чествовать его поднесеніемъ  
жетона Либаво-Роменской желѣз-  
ной дороги, - Подписали: Р.фонъ-Зе-  
ля, Кривошъ, Губеръ, Колятовичъ,  
Дмитревскій, Гроссманъ, Лебедевъ,  
Равевскій, Арчимовскій, Лянко, Ба-  
жановъ, Преображенскій и Ва-  
сильевъ.

Съ подлиннымъ жѣрно.  
Провѣдатель Кассидаріи *Prutka*  
Слѣдств.:  
Дѣлопроизводитель *AKS*

Постановление о "поднесении" жетона Либаво-Роменской железной дороги инженеру Николаю Яковлевичу Маркову. (Выписка из журнала Общего присутствия)



Жетон Либаво-Роменской ж.д.

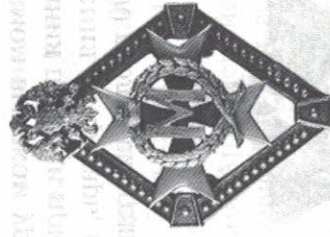
принимать на должности: телеграфистов, переездных сторожей, журналистов, конторщиков, переписчиков, счетоводов, чертежников, билетных кассиров, учителей, библиотечкарей, врачей, фельдшерниц, акушерок, горничных и прачек. Как указывалось в разрешении Министра путей сообщения от 7 октября 1892 года, число лиц женского пола не могло превышать 20% общего числа служащих по перечисленным должностям в каждом отделении служб. Позже, отдельным циркуляром, был определен порядок, в какую форму одежды должны одеваться женщины-железнодорожницы.

Вручение (подношение) жетона высокопоставленным чиновникам происходило в торжественной обстановке. 8 октября 1903 года в помещении Управления Юго-Западных железных дорог состоялось "подношение" золотого жетона этой дороги бывшему председателю правления общества потребителей служащих на Юго-Западных железных дорогах Б.А. Ришави. Он был организатором и бесшумным председателем этого общества в течении пяти лет. Золотой жетон вручался Ришави на общем собрании уполномоченных, председателем выступившим А.А. Абрахамсоном, вместе с сопроводительным письмом следующего содержания: "Милостивый государь Болеслав Альбертович. ...Нижеподписавшиеся считают своим долгом выразить Вам глубокую признательность за понесенные Вами пятилетние труды на пользу общества, в память чего покорнейше просят Вас принять прилагаемый при сем золотой жетон". Подобный порядок "подношения" был и на других дорогах. Он показан на примере Либаво-Роменской железной дороги.

## 1.2. ИСТОРИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОРЯДКА НАГРАЖДЕНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЕ ПРАВИЛ НОШЕНИЯ НАГРУДНЫХ ЗНАКОВ.

Нагрудные знаки - это официальные знаки, учрежденные в установленном законом порядке для награждения граждан, указания их служебной или иной принадлежности, профессиональных раз-

личий и предназначенные для ношения на одежде. В дореволюционной России известно более тысячи наименований различных нагрудных знаков, среди которых знаки благотворительных и общественных организаций, наградные, служебные и призовые знаки железнодорожных, военных и гражданских учреждений, академические знаки учебных заведений, полковые и другие знаки военных частей. Интересная и познавательная информация, относящаяся к истории нагрудных знаков Российской империи, изложена в Энциклопедическом словаре издательства Ефрона и Брокгауза. Еще в 1828 г., в память своей матери, Марии Федоровны (София Доротея Августа Луиза 1759-1828), император Николай I установил Маринский знак отличия беспорочной службы двух степеней. Жена императора Павла I, мать императоров Александра I и Николая I, Мария Федоровна вела большую благотворительную деятельность, уделяя преимущественное внимание женскому образованию.



Знак жаловался только лицам женского пола за долговременную усердную службу в учреждениях императрицы, а также в других благотворительных и воспитательных заведениях входящих в непосредственное ведение императора и членов Высочайшего Дома. Знак I-й степени (золотой с голубой финифтью крест с изображением числа лет службы) носился на Владимирской ленте на левом плече, второй степени на груди.

Но все же первыми, кому нагрудные знаки в качестве награды были официально вручены, были военные. Офицеры и солдаты, принимавшие участие в боевых действиях, которые заканчивались убедительной победой, отмечались особыми знаками. В Российской империи первая награда такого рода была выдана Петром I в 1701 г. за отличия в бою под Нарвой 19 ноября 1700 года. Всем старшим офицерам Преображенского и Семеновского полков пожалованы были для ношения на груди особые офицерские знаки с надписью - "1700 Но 19".

Офицерский нагрудный знак (горжет) - особый нагрудный знак, неотъемлемая составная часть офицерского форменного обмундирования 18-19 века. Первыми получили горжеты в 1698 г. офицеры Преображенского и Семеновского полков. Император Павел I 1796 г. превращает горжет из определителя чинов в чисто декоративный



элемент офицерской формы одежды. Он вводит единый для всей армии горжет и переименовывает его в "офицерский знак". В 1797 г. отменяет ношение горжета офицерами егерских полков. Дальнейшей реформе по отмене горжетов помешала смерть императора. Этот знак был отменен в 1859 г. Учитывая особые заслуги некоторых воинских подразделений, он был оставлен для ношения в строю только старшим офицерам лейб-гвардии Преображенского и Семеновского полков и 1-й батарее лейб-гвардии артиллерийской бригады, так как они имели знаки с особо пожалованной Петром Великим надписью (1700 Но 19).

В 1837 г. были установлены особые нагрудные знаки для тысячских, пятисотских, сотских и рассыльных земских судов. Нагрудные знаки, присвоенные членам некоторых обществ, утверждались на самом высоком уровне. Например, почетные члены общества оканзания помощи при кораблекрушениях, - председатель, члены правления, секретарь, казначей, инспектор и члены, вносящие не менее 200 рублей ежегодно или 2000 рублей одновременно, имели право носить (мужчины на левой стороне груди, а дамы на левом плече) золотой знак. Члены общества, вносящие не менее 50 рублей ежегодно или 500 рублей одновременно - серебряный знак. Эти знаки носились на шее.

Особые нагрудные знаки были присвоены членам Императорского общества размножения охотничьих и промысловых животных и правильной охоты, Московского общества правительной охоты, Московского общества хоругвеносцев кремлевских соборов, Холмского святобогородского братства, Общества спасения на водах.

Академические нагрудные знаки впервые в России появились при императоре Александре II и были введены указом от 14 июня 1866 года для офицеров, окончивших полный курс в одной из военных академий. Ношение знака сохранялось во всех чинах включительно до чина генерала, при переходе из одного ведомства в другое, а также при выходе в отставку. При окончании нескольких военных академий разрешалось носить соединенный знак - в нижней части крепились "арматура" другой академии, уменьшенная и измененного цвета (вместо золота серебро и наоборот). В 1875 г. было разрешено военнослужащим, окончившим гражданские ВУЗы носить знаки учебных заведений на военном мундире,

включая мундиры рядового состава. Смешивать в одном знаке элементы знаков гражданских и военных ВУЗов запрещалось.

В январе 1886 г. было установлено требование, чтобы офицеры и гражданские чины военного ведомства, а также нижние чины, имеющие нагрудные знаки за окончания гражданских вузов или удостоенные степеней доктора и магистра университетов, звания академика Академии Художеств, должны носить знаки этих учебных заведений уменьшенных размеров при наличии других военных знаков. Лица, окончившие несколько гражданских вузов, носили один соединенный знак, в котором основу составлял последний по времени выпуска, с прибавлением эмблем или инициалов предыдущих учебных заведений. Все эти знаки следовало помещать ниже знаков военных академий.

Всего 14 июня 1866 года был утвержден 31 вид академических знаков, из них 25 совмещенных об окончании двух академий. К ведомству путей сообщения относились:

1. Нагрудный знак об окончании Академии Генерального штаба и Института Инженеров путей сообщения. Это был серебряный академический знак с золотым якорем и орлом на ветвях.
2. Нагрудный знак об окончании Михайловской Артиллерийской Академии и Института Инженеров путей сообщения. Для артиллеристов это был золотой академический знак с двумя скрещенными золотыми пушками под орлом и серебряным топором и якорем на ветвях, для инженеров - серебряный академический знак с топором и якорем под орлом и с золотыми пушками на ветвях;
3. Нагрудный знак об окончании Николаевской Инженерной Академии и Института Инженеров путей сообщения. Для военного инженера это был серебряный академический знак с двумя топорами под орлом и с золотым топором и якорем на ветвях. Для инженера путей сообщения серебряный академический знак с топором и якорем под орлом и с золотыми топорами на ветвях;
4. Нагрудный знак об окончании Николаевской Морской Академии и Института Инженеров путей сообщения. Для морского офицера это был золотой академический знак с двумя скрещенными золотыми якорями под орлом и с серебряным топором и якорем на ветвях. Для инженера путей сообщения серебряный академический знак с топором и якорем под орлом и с золотыми якорями на ветвях;
5. Нагрудный знак об окончании Института Инженеров путей сообщения и Института Горных инженеров. Для инженера путей

сийской империи, вручались окончившим курс в высших специальных учебных заведениях или лицам, имеющим ученую степень. Проведя параллель, отметим, что академические (белые) ромбы для выпускников военных академий СССР были утверждены Указом Верховного Совета СССР от 15 ноября 1950 года и введены приказом военного министерства 29 января 1951 года для лиц, окончивших полный курс военной академии (факультета). Офицеры, окончившие академию до выхода этого указа, также имели право на получение ромбика. Знак этого типа, вместе с удостоверением установленного образца, выдавался до 1957 года. Затем в дипломах об окончании высших учебных заведений ставился штамп "Нагрудный

### УДОСТОВЕРЕНИЕ

Настоящее выдано

*А. М. Кагановичу*

окончившему полный курс

*Военно-Императорской*

*Академии имени*

*А. М. Кагановича.*

(диплом № *10077*, от *1951* г.)

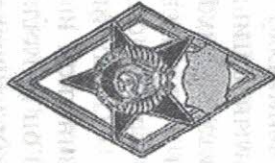
на право ношения нагрудного знака для окончивших полный курс академики (факультета) в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 ноября 1950 года

*№ 2* Штамп *31331*

*Министр-директор*

*« Октябрь 1951 г. »*

Нагрудный знак



Удостоверение на право ношения нагрудного знака выпускнику военно-транспортной академии им. Д.М. Кагановича

академический знак выдан". Нагрудный знак выдавался вместе с дипломом об окончании ВУЗа.

После военных путей сообщения, выпускники строительного училища инженеры путей сообщения, выпускники технологического института (позже институт гражданских инженеров) удостоенных звания инженера-архитектора; выпускники технологического института со степенью инженера-технолога или технолога 1-го разряда. Затем академические знаки были установлены для воспитанников Московского Императорского технического училища, удостоенных зва-



1. Нагрудный знак об окончании Николаевской Академии Генерального штаба. 2. Совмещенный нагрудный знак об окончании Николаевской Инженерной академии и Института Инженеров путей сообщения (военный инженер). 3. Нагрудный знак об окончании Института Инженеров путей сообщения и Института Горных инженеров (инженер путей сообщений)



Нагрудные знаки военных академий, совмещенные со знаком института инженеров путей сообщения.

1. Институт инженеров путей сообщения (топор и якорь).
2. Николаевская академия Генерального штаба (венок из двух ветвей дубовой и лавровой).
3. Николаевская инженерная академия (два скрепленных топора).
4. Михайловская артиллерийская академия (скрепленные пушки).
5. Николаевская морская академия (скрепленные якоря).
6. Институт горных инженеров (два золотых скрепленных молотка)

сообщения серебряный академический знак с топором и якорем под орлом и с золотым молотом и киркой на ветвях. Для горного инженера - серебряный академический знак с топором и киркой под орлом и с золотым топором и якорем на ветвях.

В дальнейшем нагрудные академические знаки, по законам Рос-

ния инженера-механика, инженера-технолога или инженера-строителя; для докторов медицины и для женщин-врачей; для окончивших полный курс в институтах - Лесном, Горном и Константиновском межевом; для окончивших Рижское политехническое училище с похвальным аттестатом; для окончивших Академию художеств с Большой золотой медалью или удостоенных звания классного художника первой степени в конкурсе на Большую золотую медаль или достигших звания академика и профессора. Особый вид знаков выдавался для офицеров-переводчиков, успешно окончившие трехлетний курс изучения восточных языков при учебном отделе Азиатского департамента министерства иностранных дел, который готовил военных переводчиков для службы на Кавказе и в Средней Азии.

Для лиц, удостоенных университетами степеней магистра и доктора факультетов историко-филологического, физико-математического, юридического и восточных языков; для не состоящих в духовном сане докторов и магистров православных духовных академий (кандидатам и магистрам духовных академий по принятии ими духовного сана выдавался особый крест для ношения в петлице, а удостоенных степеней доктора - наперсный крест).

Основу каждого академического нагрудного знака составлял венчик из дубовой и лавровой ветви, перевязанных в нижней части лентой и расходящихся кверху знака. В верхней части размещалось изображение государственного герба. Отличительными признаками знака служили дополнительные элементы: буквенная аббревиатура учебного заведения, цвет знака или отдельных элементов, а также "арматура". Например, у железнодорожников это скрещенные топор и якорь у артиллеристов скрещенные пушки и т. п.

Носили знаки об окончании высших учебных заведений на правой стороне груди форменной одежды в установленной последовательности: выше других - знаки военных академий, ниже - знаки гражданских ВУЗов, а также ученых степеней и званий, еще ниже - знаки офицерских школ, курсов и классов. Из всего многообразия нагрудных академических знаков только два из них носились на левой стороне груди: знак 100-летия Военно-медицинской академии и Офицерских пулеметных курсов.

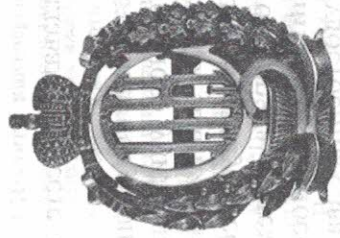
В стороне от общих правил стояли нагруд-

ные знаки, относящиеся к медицине и ветеринарии. Условно их можно разделить на две категории - обозначающие медицинскую степень или медицинское звание и знаки медицинских учебных заведений или организаций медицинской ориентации. Ученые степени (кандидата, магистра и доктора наук) были учреждены в 1803 г. В 1884 г. кандидатская степень была отменена. Фармацевты и ветеринарные врачи защищали степень магистра наук, а врачи, мидьянская степень магистра, сразу доктора наук. Для ношения на одежде знаки имели винтовое крепление, знаки для женщин крепились на булавах. Медицинские знаки разрешалось не уменьшать.

В Полное собрание законов Российской империи вошел нагрудный знак Московского общества хоругвеносцев кремлевских соборов. Хоругвь - вертикально свисающее полотнище с изображением Иисуса Христа, святых или православного восьмиконечного креста, которое носится при крестных ходах. В 1882 г. установлены знаки для членов православного палестинского общества: для почетных членов - золотой, для действительных членов - серебряный, для членов-сотрудников - бронзовый. В 1883 г. установлен знак трех степеней (в золоте, серебре и бронзе) Холмского православного Свято-Богородицкого братства. Все эти знаки носились на шею.

Служебные нагрудные знаки впервые в России были присвоены мировым посредникам законом от 1 июня 1861 года. Законом от 27 июля 1861 года (дополненным по отношению к волостным заседателям указом от 19 ноября 1890 года) установлены должностные знаки для волостного старшины, его помощников, заседателей волостных правлений и сельского старосты. В 1863-65 гг. установлены особые нагрудные знаки и бляхи для полевых и лесных сторожей, для полицейских служащих, вольнонаемной прислуги округов путей сообщения, для мировых судей, судебных приставов и присяжных поверенных, в 1870 г. - для начальников межрайонных партий.

Для десятников знак выполнялся из желтой жести, для простых рабочих из белой. В 1871 г. установлены знаки для лиц, служащих в горо-



дском общественном управлении. Руководитель города (городской голова), его заместители и помощники, члены городской управы, участковые попечители, члены исполнительных комиссий и торговых депутатов, а также чины торговой и хозяйственной полиции, назначенные управой, носили присвоенные им знаки, как при исполнении своих служебных обязанностей, так и в торжественных случаях. Особыми указаниями знаки эти присвоены и торговым депутатам г. Варшавы и Лодзь. В 1876 г. установлены знаки гминно-го судьи и лавника (заседателя). Законом от 1 января 1879 года непременным членом уездным по крестьянским делам присутствий был присвоен такой же знак, как и мировым посредникам.

В 1883 г. Высочайше утверждены знаки судебных рассыльных и членов комитета нижегородской речной полиции, в 1889 г. знаки земских начальников и волостных судей. Для городских судей знаки установлены порядком не учреждались, но исторически так сложилось, что для них был принят знак, похожий на знак земского начальника. В 1891 г. установлены должностные знаки станичного судьи и почетного судьи в казачьих войсках. С 1872 г. был установлен особый нагрудный знак для статс-секретарей Его Величества. Порядок изготовления жетонов от замысла до утверждения на царском уровне был непростой. 12 марта 1891 года высочайшим повелением воспрещалось "носить жетоны напоказ". Жетоны выдавались пожизненно и предназначались для ношения на верхнем костюме. Для женщин предусматривалась возможность ношения жетонов на браслете, в виде брошки или другого украшения.

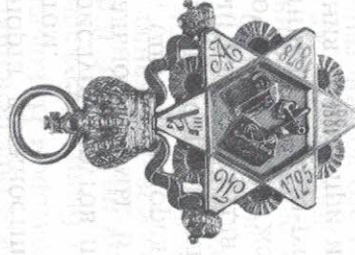
В 1819 г. Почтовый департамент был выведен из состава министерства внутренних дел. После почтовой реформы 1830 г. в почтовом ведомстве стала использоваться почтовая эмблема, объединившая в себе сочетание государственного герба с перекрещенными рожками под ним. Рожки изображались или витыми или прямыми. Такая эмблема стала использоваться на почтовых железнодорожных вагонах. Управление перевозки почт имело самостоятельный знак с изображением паровоза и перекрещенных витых рожек, соединенных шнуром. Знак для почтовых служителей по управлению перевозкой почт по железным дорогам овальной формы из желтой меди. Был учрежден 24.10.1869 года в связи с изменением формы обмундирования чиновников телеграф-

ного и почтового ведомств и, в частности, чиновников Управления перевозки почт по железным дорогам. В 1884 г. Почтовый и Телеграфический департаменты были объединены в единое ведомство, был принят объединенный знак нового ведомства.

Первые полковые знаки появились в конце XIX столетия, расцвет в их изготовлении относится к моменту празднования столетних юбилеев полков и необходимостью поднятия морального духа военных после поражения в русско-японской войне 1904-1905 гг. Право ношения полковых знаков предоставлялось офицерам, военному духовенству, нижним чинам, служившим в части. Располагались они на левой стороне груди, после орденских звезд. Эскизы знаков утверждались военным министром, после согласования с императором. Размер их колебался от 3,5 до 5,5 см. (см. знак 203 пехотного Сухумского полка). Цена также была разной. Например один из Петроградских магазинов продавал знаки лейб-гвардии Преображенского полка по 50 рублей золотой, по 10 рублей серебряный, по 6 рублей бронзовый и по 75 копеек знак для нижних чинов. Из-за своей красоты и уникальности сегодня полковые нагрудные знаки на рынках фалеристики пользуются огромным спросом.

Не уступали красоте полковых нагрудных знаков жетоны железных дорог. Жетон (от франц. *jeton*) - металлический кружок, значок, выдаваемый в память о каком-нибудь событии, служащий условным знаком, призом.

Энциклопедический словарь Блокагуза и Ефрона в историческом плане появления слова жетон в первоначальном его смысле трактует от *jetet* - (бронза). То есть металлические кружки использовались для безошибочного счета и в принятой последовательности - бросались один за другим в одно место. На этих жетонах



Жетоны железных дорог по своей красоте, дизайну, мастерству исполнения не уступали полковым



часто имелись различные изображения и надписи. С течением времени некоторые общества и корпорации, при расчетах, вместо монеты начинают выдавать жетоны, с последующим обменом их на деньги. В таких случаях жетоны выпускались очень похожими на монеты, но надписи на них предупреждали от принятия их за монеты. С течением времени они стали прототипом жетонов в том виде, который известен сегодня коллекционерам - различные общества и организации стали употреблять жетоны в виде знаков отличия для поощрения своих работников с нанесением корпоративной символики, с соответствующими изображениями и надписями.

Первыми, кто на железнодорожном транспорте надел должностной знак (жетон) на форменную одежду, были машинисты и кочегары паровозов. Должностные знаки им были вручены при открытии движения на линии Санкт-Петербург-Москва. Железнодорожное ведомство с самого начала своего существования разграничило работников различных служб транспорта должностными бляхами, особенно их конфигурацией и цветом.

Нагрудный знак прислуге округов путей сообщения, учрежденный в 1863 г., был овальной формы. В верхней части знака располагался герб империи, (двуглавый орел), в центре - личный номер работника, внизу - название округа, отделения и дистанции, на которой трудился данный работник. Для десятников изготавливался из желтой, а для рабочих их белой жести. Знак также выдавался вольнонаемным работникам военно-рабочих рот ведомства путей сообщения, для ношения только при исполнении служебных обязанностей.

Проводники, носильщики, кондукторы, истопники вагонов мс-таллические "служебные удостоверения" получили позже. Это были



Нагрудный знак железных дорог "КОНДУКТОР" Александровской, Сызранско-Вяземской и Московско-Балтийской ж.д.

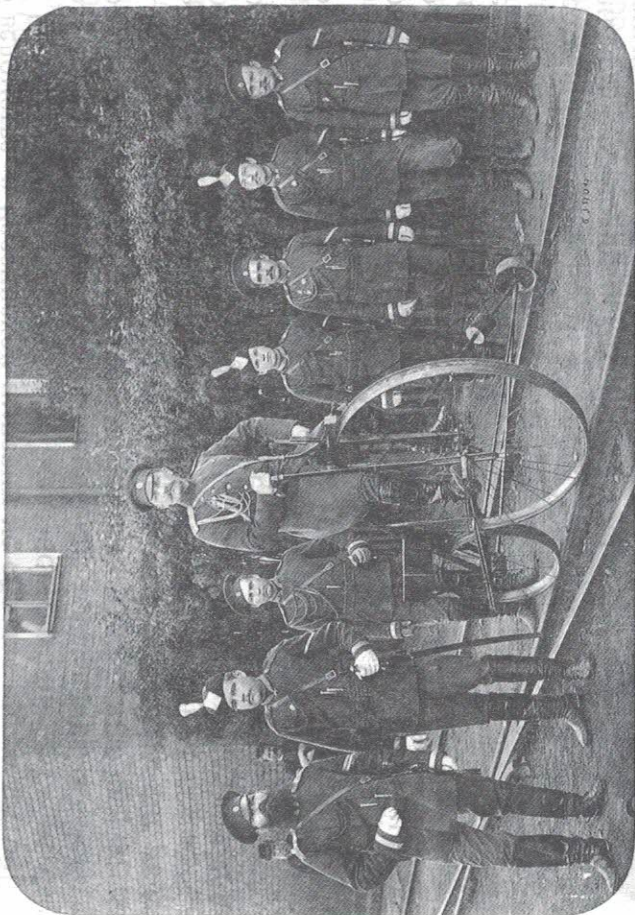
сложные по конфигурации изделия, в центре которых размещался порядковый номер работника, вокруг него, полукругом, название дороги. Венчал должностную бляху двуглавый орел. Таким образом должностных нагрудных знаков, кроме железнодорожного ведомства, в Российской империи не обладал никто другой.

Регулирование полицейской железнодорожной службы было возложено на жандармские полицейские управления. Железнодорожные жандармы носили нагрудные знаки с аббревиатурой Ж.П.У.Ж.Д. Чины жандармских полицейских управлений железных дорог, заменяя собою общую полицию, выполняли все обязанности последней по обеспечению порядка, производству дознаний, предупреждению и пресечению преступлений. Решение о привлечении жандармской полиции к обеспечению порядка на железных дорогах было принято императором Николаем I. 16 марта 1867 года Высочайшим повелением были утверждены структура и штаты полицейских управлений железных дорог. В рамках одной или нескольких железных дорог учреждались жандармские полицейские управления. В целом железнодорожная полиция обеспечивала "охранение внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе действия жандармских полицейских управлений железных дорог" от криминального воздействия посторонних лиц и от незаконных действий самых работников железнодорожного транс-





Службное удостоверение и должностной знак железнодорожного жандарма Федора Умана. Под фотографией штамп "Начальник Мелитопольского отдела Харьковского жандармского полицейского управления железных дорог". От руки дописано: Ротмистр и подпись



Железнодорожные жандармы

порта.  
Справочно: Жандарм (франц.). В России жандармерия появилась впервые в 1792 г. в Гагчине. С 1815 г. жандармы получили значение государственной полиции. В 1817 г. в обеих столицах были

М. П. О.  
УПРАВЛЕНИЕ  
Самаро-Злагуостовской  
железной дороги.

Господину Начальнику дороги.

Служба Т. Я. Г. И.  
Июль 20-го дня 1913 г.

С. П. Д. Д. Д.

Представляя при сем на усмотрение Вашего Превосходительства переписку о произнесеніи помощи Начальника депо Батраки Лебедевѣмъ оскорбительныхъ выражений по адресу полиціи при разговорѣ съ жандармомъ унтеръ-офицеромъ Горбуновымъ на ст. Батраки 30 Іюня с/г., вмѣстѣ съ объясненіемъ г. Лебедева, изъ котораго усматривается, что онъ не отрицаетъ произнесенія не корректныхъ выражений по адресу полиціи въ чемъ и просить извиненія, имѣя честь доложить, что указанный проступокъ я полагаю-бы г. Лебедеву поставить на видъ и копию его объясненія, въ коемъ онъ проситъ извиненія, послать Г. Начальнику Самарскаго жандармскаго отдѣленія въ отвѣтъ на его отношеніе отъ 3 Іюля с/г. за № 2680.

Начальникъ сл. Тяги,  
Инженеръ Савицкий

Дѣлопроизводитель  
Савицкий

Сер. № 4. Почт. марок. — 1/2 л.  
№ 577—1911 г.

Репорт начальника службы тяги Самаро-Злагуостовской железной дороги относительно конфликта помощника начальника депо ст. Батраки с жандармским унтеръ-офицером. Резолюция начальника дороги "Согласен". 1913 год

# ПРОТОКОЛЪ

18 августа 28 получила  
дл. л. унтер-офицеръ

е - л - 6 - с - к - а - 2 - 0 Отделение

Минского Жандармского Политебетаго Управления железныхъ дорогъ Минодоръ

Цвѣтчинскій находящійся на станціи

Романы Сибирова Романская

железн. дор., на основании 261<sup>2</sup> ст. Устава Уголовнаго Судопроизводства,

оставить настоящий протоколъ о нижеслѣдующемъ: 15<sup>22</sup> числа произошла между писарь Романскаго склада жандармскаго управления Роденъ показавъ, что смотрителемъ склада Эвонинскій войдя въ складчике съ нѣкоторыми поставщиками продуктами для земляничныхъ дорогъ, изъ корыстныхъ видовъ за денежное вознагражденіе, приписывать въ складъ недоброкачественные продукты. Предварительнаго слѣдствія не было.

4.) при сортировкѣ продуктовъ въ складъ, оказалось недостаточное изъ употребленію: сахарной 27 пудовъ, галетъ 23 пуда, конскихъ консервовъ 850 пачеочковъ и пищевыхъ сладкихъ консервовъ 26.153 порции;

2.) выдано поставщику Штарнухъ витаминъ на 1.120 лшчковъ, тогда какъ принято имъ всего 600 лшчковъ.

Характерны признаются для сурьбыго слѣдствія продукты ввѣстана. И. Цвѣтчинскій



# ПРОТОКОЛЪ

18 97 года августа 16 получила  
дл. л. унтер-офицеръ

Томельскаго Отделения

Минского Жандармского Политебетаго Управления железныхъ дорогъ

Минодоръ Цвѣтчинскій находящійся на станціи

Росенка

железн. дор., на основании 261<sup>2</sup> ст. Устава Уголовнаго Судопроизводства,

оставить настоящий протоколъ о нижеслѣдующемъ: 18 97 года августа 15 дня въ болонжскомъ отдѣленіи стачконого участка было обнаружено воровство заклада хансенки пассажирскаго вагона. Стачконный смотритель далъ знать полиціи об обнаруженіи пассажирской клады.

Предварительнаго слѣдствія не было. Поиски уграденнаго производятся полиційскимъ пристава въ Обстдоренки.

Списокъ похищенного прилагается.

И. Цвѣтчинскій



учреждены жандармские дивизионы, а в губернских городах - жандармские команды. В 1827 г. жандармы были разделены на 8 округов. В том же году был учреждён корпус жандармов, подчинённый особому шефу, который имел власть и права министра. Во главе каждого округа стоял генерал; в каждую губернию посылались жандармский штаб-офицер, обязанный наблюдать за настроением умов и доносить о неправильных действиях местных властей. Жандармские железнодорожные полицейские управления, помимо исполнения обязанностей политической полиции, стали заменять в районе железной дороги и обычную полицию.

В 1842 г. в ведении Главного управления путей сообщения и публичных зданий создается Корпус жандармов. С образованием в 1865 г. МПС полиция на железных дорогах подчинялась инспекторам железных дорог. Ведомственная подчиненность не в полной мере обеспечивала качественное выполнение возложенных на железнодорожную жандармерию функций. В 1867 г. было издано Постановление о подчинении всех железнодорожных частей МВД. В марте утверждена структура и штаты жандармско-полицейского управления железных дорог. В 1879 г. корпус жандармов был подчинён министру внутренних дел.

Из железнодорожных должностных знаков определенный исторический интерес представляют знаки железных дорог, существование которых было кратким, непродолжительным. Известен, например, нагрудный знак "Дорожный мастер", малоизвестной Фастовской железной дороги (см. знак № 275). Возникновение и функционирование Фастовской железной дороги связано, в первую очередь, с сахарозаводчиками Бобринскими. Сахар и другая сельскохозяйственная продукция из имения Бобринских на станции погрузки Киево-Брестской и Харьковско-Николаевской железной дороги доставлялась гужевым транспортом. Это значительно затрудняло доставку к потребителю и повышало цену. Министр путей сообщения Российской империи в 1869-1871 гг. генерал-лейтенант граф В.А. Бобринский активно лоббировал перед царем строительство железной дороги по землям своего имения. В ноябре 1873 г. императором утвержден устав общества Фастовской железной дороги. По утвержденному плану дорога должна соединить небольшой провинциальный городок Фастов Киево-Брестской ж. д. и станцию Знаменка Харьковско-Николаевской ж. д. В состав правления новой дороги вошли Поляков, Варшавский, Губонин и другие известные железнодорожные магнаты.

Граф В. Бобринский убедил акционеров общества проложить дорогу вблизи своих сахарных заводов и построить ветку на Черкассы, чтобы иметь выход к речным портам. Так были построены станция Бобринская, названная в честь графа (теперь имени Тараса Шевченко) и станция Смела. Движение поездов на участках Фастов-Знаменка и Бобринская-Черкассы было открыто 7 декабря 1876 года. Дорога называлась Фастовской, но Управление дороги

находилось на станции Бобринская. Здесь также не обошлось без вмешательства всемогущего графа Бобринского. Интересна история возникновения рода Бобринских. Этот графский род, происходит от Алексея Григорьевича Бобринского (1762-1813 гг.), побочного сына императрицы Екатерины II и графа Г.Г. Орлова. Екатерина II, тайно родив от Григория Орлова сына, которого по легенде, прежде чем навсегда вынести из дворца, завернула в бобринский мех, показали царице-матери.

Взглянув на младенца, царица проговорила "Богу слава - жизнь тебе". Так прощальное изречение царицы-матери и изображение бобра на гербе вошло в аристократический род Бобринских. Екатерина не осталась равнодушной к судьбе незаконнорожденного сына. Она следила за его воспитанием, обеспечила ему хорошее материальное положение, подарив на 13-летие имение в Тульской губернии (переименованное в Бобринки). В графское достоинство А.Г. Бобринский был возведен своим сводным братом императором Павлом I указом от 12 ноября 1796 года. Бобринские - основатели сахарной промышленности Украины; их усилиями Киев стал сахарной столицей мира, а Российская империя вошла в число крупнейших производителей сахара.

Владимир Алексеевич Бобринский (1824-1898 гг.) генерал-лейтенант (1870 г.), член Государственного совета (1869-1871 гг.), участник Крымской войны 1853-1856 гг. и обороны Севастополя, городской губернатор (1862-1863 гг.) и ковенский военный губерна-





тор (с 1863 г.), строитель Петербургско-Варшавской железной дороги, заместитель министра (1868 г.) и министр путей сообщения Российской империи (1869-1871 г.), сахарозаводчик. Умер граф холостым в столице своего "сахарного королевства" городе Смела Черкасского уезда Киевской губернии.

Нагрудный знак для лиц входящих в состав пожарных железнодорожных дружин утвержден 28 января 1911 года. Он представляет собой пожарную каску, наложенную на арматуру ведомства путей сообщения - серебряный топор и якорь, заключенные в веночек из дубовых и лавровых ветвей, увенчанный государственным гербом, перевязанный в нижней части лентой с буквами "М.П.С.". Знак был установлен для младших чинов в дружинах - желтого (бронзового), для старших - белого (серебряный). Знак для железнодорожных служащих, входящих в состав пожарных железнодорожных дружин, согласно установленным правилам, носился как при форменной одежде, так и при статском платье на левой стороне груди.

Эмблеме ведомства путей сообщения находим на одном из щитков знака в память 50-летия земств. На знаке даты: "1864" и "1914" - годы утверждения положения о губернских и уездных земских учреждениях и 50-летнего юбилея этой даты. Знак изготавливался в двух вариантах - золотой и серебряный. Для награждения золотым знаком необходимо было представление министра внутренних дел, серебряными знаками награждали по представлению губернатора.

К 1917 г. общее количество нагрудных знаков, включая полковые, превышало 1000 наименований и охватывало практически все структуры империи - государственные учреждения, благотворительные организации, высшие учебные заведения, союзы, комитеты. К их разработке и выпуску приложили руку лучшие художественно-ювелирные мастерские Москвы, Киева, Петрограда, сделав большинство из знаков произведениями искусства мирового уровня. Применение драгоценных металлов, различных эмалей в сочетании с многообразием цветовой гаммы и оттенков,

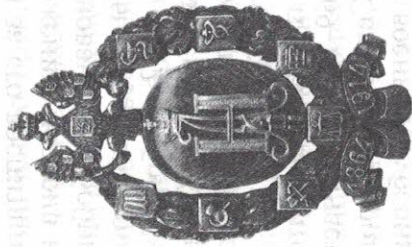
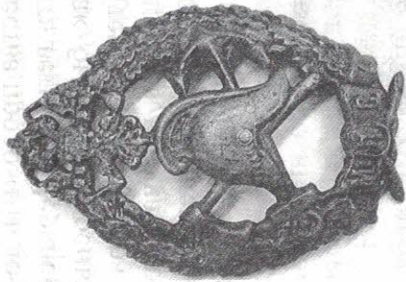
сложность форм и дизайна заставляют сегодня трепетать сердца коллекционеров Европы, Азии, Америки. Суммируя изложенное, необходимо отметить, что нагрудные знаки железных дорог составили самостоятельный и интереснейший раздел как в истории фалеристики, так и в истории государства Российского.

Упраздненные декретом ВЦИК и СНК от 10 ноября 1917 года все до-революционные ордена, медали и знаки отличия постепенно вновь становятся востребованными и возвращаются к жизни, но уже имея другой внешний вид и символику нового государства.

### 1.3. КЛАССИФИКАЦИЯ НАГРУДНЫХ ЗНАКОВ

Классификация нагрудных знаков нужна с целью их систематизации, группировки, упорядочения по общим признакам, то есть определения той цели, для которой знак был выпущен в обиход государственным органом, министерством, ведомством или общественной организацией. В фалеристических изданиях, к сожалению, нет согласованной, утвержденной, общепринятой строгой классификации. Различные авторы подходят к решению этой задачи по-разному. Исходя из практики коллекционирования нагрудных знаков, как нам кажется, их условно можно разделить на три основные группы: знаки отличия, знаки различия и памятные нагрудные знаки.

Автор принципиально, возможно, впервые в литературе на темы фалеристики, разделяет понятия "знак" и "значок" в словосочетании "нагрудный" на два разных подкласса. Такое разделение логично и понятно. Оно вытекает из требований современного уровня развития наградной системы, подтвержденное в абсолютном своем большинстве положениями о знаках отличия, вновь введенных во всех странах Содружества. Смысловая нагрузка слова "значок", широко и правильно используемая в тридцатые годы при учреждении роко и правильно используемая в тридцатые годы при учреждении наград за трудовые успехи, в современных условиях, применительно к новым нагрудным знакам отличия, потеряла себя полностью. Миллионные тиражи значков ширпотреба, начало массового выпуска которых налажено в 60-е годы XX столетия, в конечном итоге



ге в сегодняшней повседневной жизни не ассоциируется с солидной, уважаемой наградой. Многие коммерческие фирмы, для повышения имиджа своих работников, стали активно вводить и использовать, так называемые корпоративные значки, часть из которых выпускается из драгоценных металлов. Поэтому, при введении наград, повсеместно используется понятное, увесистое и убедительное словосочетание "нагрудный знак".

Авторы-разработчики положений о нагрудных значках, введенных в тридцатые - пятидесятые годы, постоянно использовали слово "значок" и были по-своему правы. Ведь слово "знак" имеет и вторую смысловую нагрузку. Это жест, движение, пометка, изображение, обозначение чего-нибудь.

#### 1.4 СИСТЕМА ПРОБ

Символ богатства - золото и другие драгоценные металлы. На протяжении длительного исторического времени один грамм золота всегда стоил в 10-18 раз дороже грамма серебра. К началу XX в. отношение цены золота к цене серебра составляло 40:1. В высшем обществе появилась известная поговорка "Серебро - это золото бедняков".

Для указания содержания чистого металла в сплаве, из которого изготовлен знак отличия, применяется система проб. Издревле для золота сложилась каратная система проб, для серебра - лотовая. Было принято, что чистое золото имеет пробу 24 карата, а чистое серебро - 16 лотов. Слово "чистое" обозначает металл 1000-й пробы в метрической системе проб, то есть металл, в котором отсутствуют примеси. Караты стали обозначаться арабскими цифрами, а лоты римскими. Например, золото 583-й пробы имеет 14 карат, а серебро 500-й пробы - VIII лотов.

Золото имеет и другие исторически оставшиеся за ним названия: дукатное, что соответствует 985-й пробе, кронное (917 проба), червонное (980-я проба). В большинстве стран мира установлены стандарты для сплавов из драгметаллов. Например, в СССР для ювелирных изделий применялись следующие сплавы: для золота - 958, 750, 583, 500, 375 пробы; для серебра - 960, 925, 916, 875, 750 пробы; для платины - 850 и 500.

#### ПРОБЫ ЗОЛОТЫХ ИЗДЕЛИЙ

Каратная:	24	23	22	21	20	19
Метрическая:	1000	958,3	916,6	875	833,3	791
Золотниковая:	96	92	88	84	80	76
Каратная:	18	17	16	15	14	13
Метрическая:	750	708,3	666,6	625	583,3	541,6
Золотниковая:	72	68	64	60	56	52
Каратная:	12	11	10	9	8	7
Метрическая:	500	458,3	416,6	375	333,3	291,6
Золотниковая:	48	44	40	36	32	28
Каратная:	6	5	4	3	2	1
Метрическая:	250	208,3	166,6	125	83,3	41,6
Золотниковая:	24	20	16	12	8	4

#### ПРОБЫ СЕРЕБРЯНЫХ ИЗДЕЛИЙ

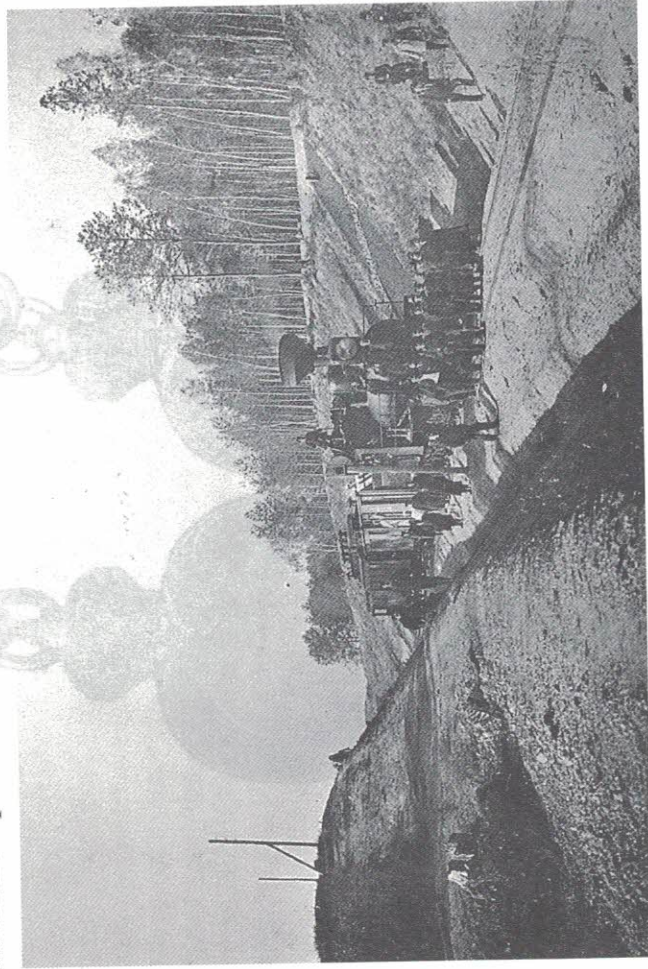
Лотовая:	XVI	XV	XIV	XIII
Метрическая:	1000	937,5	875	812,5
Золотниковая:	96	90	84	78
Лотовая:	XII	XI	X	IX
Метрическая:	750	687,5	625	562,5
Золотниковая:	72	66	60	54
Лотовая:	VIII	VII	VI	V
Метрическая:	500	437,5	375	312,5
Золотниковая:	48	42	36	30
Лотовая:	IV	III	II	I
Метрическая:	250	187,5	125	62,5
Золотниковая:	24	18	12	6

Пробирные клейма не принято ставить на орденах, наградных медалях и монетах. Петр I приказал для изготовления орденов использовать золото 84-й пробы (875-я метрическая). С 1831 г. по сентябрь 1916 ордена изготовлялись из 72-й пробы (750-я метрическая). В 1821 г. Капитул орденов заключил договор на поставку орденских знаков с частными ювелирными фирмами и отдельными ювелирами. На знаках некоторых российских орденов можно встретить клейма петербургских ювелиров Keibel (Вильгельм Кейбель); WK (Вильгельм Камер) а также фабричные клейма NP (фирма Николс и Плинке), и ПЧ (фабрика Ивана Дмитриевича Чучелова). При временном правительстве орденское золото сменила позолоченная бронза.



## 2.1 ЖЕТОНЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ВЫСОКОПОСТАВЛЕННЫХ И ВЛИЯТЕЛЬНЫХ ЧИНОВНИКОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ИЗ ЧАСТНЫХ КОЛЛЕКЦИЙ)

При активном участии Министерства финансов, с привлечением частного и казенного капитала, новые железнодорожные линии строились в центре и на окраинах огромной Российской империи. Только с 1895 по 1902 г., всего за семь лет, было построено почти 130 новых железных дорог и различных ответвлений от них. Железные дороги преобразили огромные просторы Российской империи, укрепили экономическое могущество России. "Родословные" всех современных железнодорожных магистралей начинались из небольших, по меркам сегодняшнего дня, железнодорожных участков между двумя городами, что и давало название дороги. Названия многих железных дорог забылись, стерлось из памяти, кануло в лету. О начале строительства и эксплуатации, предшественников существующих сегодня железных дорог напоминает небольшое количество оригинально выполненных именных жетонов, чудом сох-



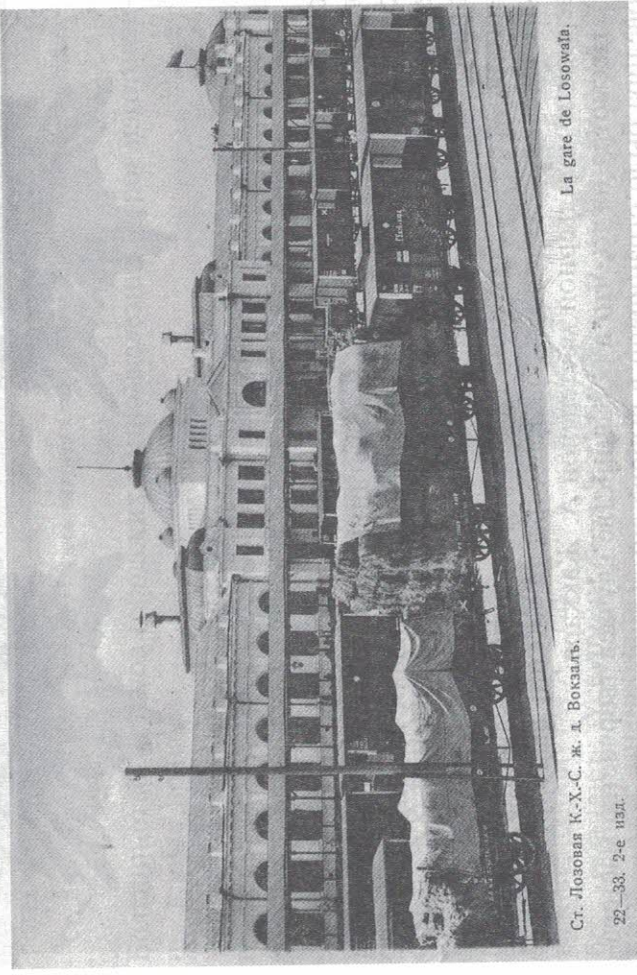
Строительство новой железной дороги на Юго-западе империи

ранившихся в частных коллекциях и в небольшом количестве в государственных музеях.

Эти произведения ювелирного искусства малой пластики выполнены из золота, серебра с применением многоцветных эмалей, фианитов. К их изготовлению прикладывали руки медальеры известных фирм, в том числе и дома Фаберже. Золотые жетоны вручались высокопоставленным и влиятельным должностным лицам, а также членам правлений железных дорог. Сегодня они не только наше историческое и культурное наследие, но и духовная сокровищница современных железных дорог.

Например, золотой жетон Главного общества Российских железных дорог вручался на основании решения общего собрания акционеров общества, и давал его владельцу пожизненное право проезда в вагоне первого класса с провозом багажа "в количестве определенном общим, для пассажиров положением и при соблюдении следующих правил проезда:

1) каждое лицо, имеющее жетон для бесплатного проезда, обязано предъявлять его при отправлении, прибытии, сдаче багажа и на пути по востребованию кондукторов, или других служащих на дороге лиц;



Ст. Лозовая К.-Х.-С. ж. д. Вокзалъ.

22-33. 2-е 1921.

La gare de Losovaya.

Ст. Лозовая Курско-Харьковско-Севастопольской ж. д. На втором плане здание вокзала

2) никто не имеет права передавать свой жетон другому лицу. В противном случае лицо, передавшее свой жетон, навсегда его лишается, а лицо, которому жетон передан, платит за сделанный им проезд двойную цену".

Для всеобщего изучения и обозрения золотые жетоны сегодня практически не доступны, поэтому собранный автором материал представляет определенный интерес для коллекционеров, работников музеев, историков.

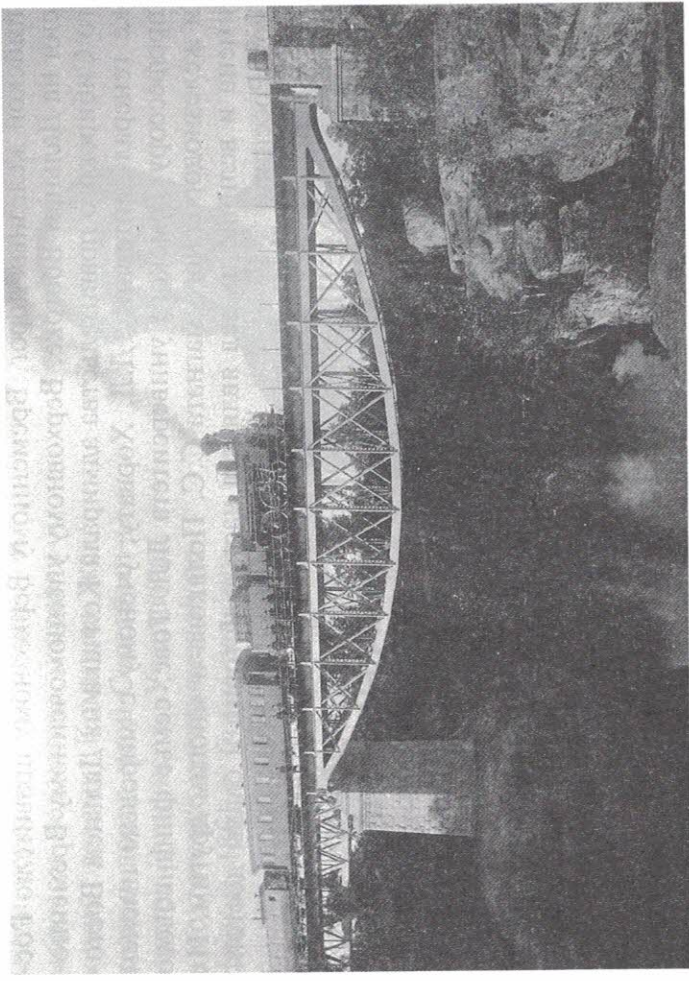
Полубуйтесть красотой жетона выпущенного в 1914 г. в память



Жетон Бухарской ж. д. Золото. Эмали

окончания строительства Бухарской железной дороги. Серебро, золочение, цветные эмали в сочетании с использованием государственной и железнодорожной символики придают жетону неопишную красоту и прелесть. Этот жетон, наряду с десятками других, приведенных в данном издании - вершина отечественного ювелирного искусства, настоящий гимн профессионалов, лучших российских ювелиров железнодорожной отрасли. Жетон выполнен в граверной и медальерной мастерской А. Жаккара.

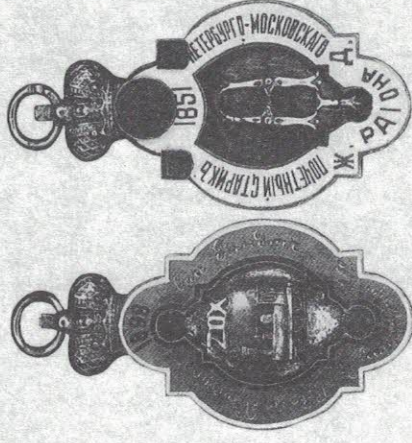
Несмотря на то, что в большинстве случаев творчество мастера ювелира было ограничено в выборе символики обязательной агрибутикой - державным орлом, арматурой железных дорог, гербами городов и губерний, красота жетонов железных дорог неоспорима.



Ст. Коростень Юго-Западных ж. д. Здесь княгиня Ольга брала дань голубями и воробьями

Большинство жетонов городских конно-железных дорог изготовлены в виде подковы.

В данном разделе представлены жетоны, которые принадлежали известным историческим личностям: министру финансов Российской империи (1862-1878 гг.), председателю Комитета министров (1882-1886 гг.) графу М.Х. Рейтерну; графу П.А. Шувалову; барону М.А. Таубе; командиру Уссурийского железнодорожного полка, начальнику Южно-Уссурийской и Закас-



Жетон "Почетный старик Петербурго-Московского ж. д. района 1851 - 1898"

пийской железных дорог, Временному Верховному правителю России на Дальнем Востоке, Верховному уполномоченному Временного Сибирского правительства адмирала Колчака на Дальнем Востоке генерал-лейтенанту Д.Л. Хорьвату; ученому с мировым именем профессору Томского университета Л.Л. Тове; семье финансового и железнодорожного магната С.С. Полякова и многим другим. Их имена и величие их дел является частью истории и славы Российской России.

## 2.2. ИМЕННЫЕ ЖЕТОНЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИНИСТРА ФИНАНСОВ М.Х. РЕЙТЕРНА

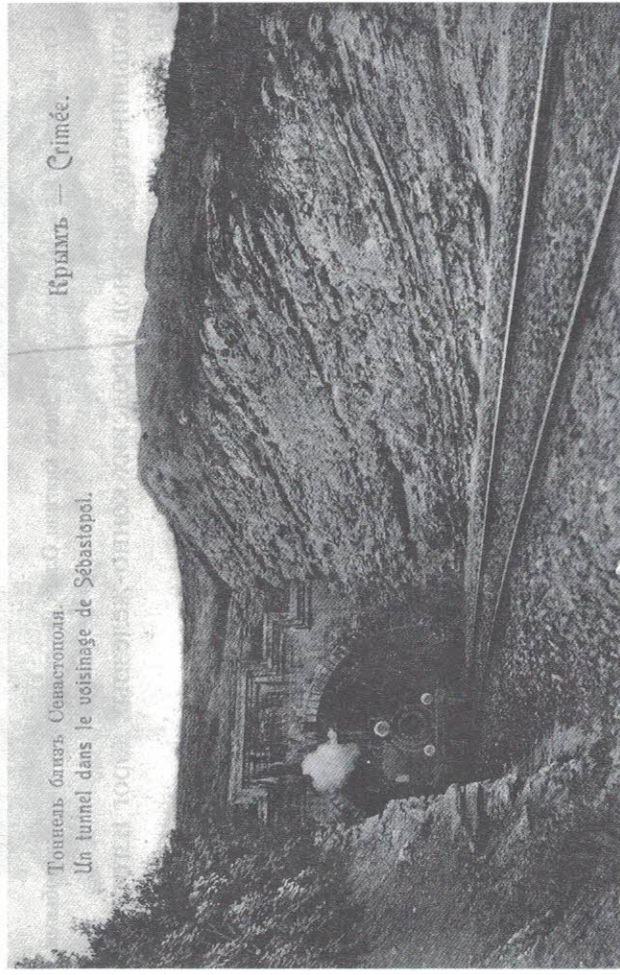
Михаил Христофорович Рейтерн родился 12.09.1820 г. в г. Почепе Смоленской губернии. Род Рейтерн происходил от древнего немецкого рода, переселившегося в Лифляндию во времена, когда она принадлежала Швеции. Отец - боевой генерал времен царствования Александра I, двоюродная сестра - жена поэта В.А. Жуковского.

М.Х. Рейтерн - воспитанник Царскосельского лицея. Служил в

министерстве юстиции и морском ведомстве. Управляющий делами Комитета железных дорог, член Совета министра финансов. Участвовал в подготовке крестьянской реформы 1861 г. (член редакционных комиссий). Пользовался поддержкой великого князя Константина Николаевича.

В 1862-1878 гг. - министр финансов, фактически управлял всей экономической политикой страны. После реформы 1861 г. сформулировал важнейшие принципы финансового развития России в соответствующих документах, которые легли в основу государственного финансового курса вплоть до 1905 г. Критически оценивая железнодорожное строительство в период за 1831-1865 гг. Рейтерн отмечал, что за все это время правительство непроизводительно израсходовало свыше 2 млрд. руб. на ссуды помещикам и другие второстепенные цели. Если бы половину этой суммы употребили более рационально, то Россия развила сеть железных дорог, имела сильную промышленность, деятельную торговлю и процветающую финансовую систему.

Сторонник частных железных дорог, для их строительства и развития сделал очень много в организационно-финансовом плане. Вместе с железнодорожным строительством уделял огромное внимание развитию производительных сил страны, с этой целью создавались общества по железнодорожному строительству, успешно развивались разные формы кредитной политики (коммерческие, акционерные, взаимные, городские, сельские и другие банки, акционерные ломбарды) и новые подходы к равновесию государственных доходов и расходов. Был бережлив в расходах и вел строгую экономию средств. В конечном итоге добился превышения государственных доходов над расходами. Автор "Финансового духовного завещания", в котором Рейтерн сформулировал принципы банковской политики России и вместе с министерским портфелем



Тоннель близ Севастополя.  
Un tunnel dans le voisinage de Sébastopol.

Крым — Симеи.

передал своему преемнику С.А. Грейгу.

В 1882-1886 гг. - председатель Комитета министров. В 1890 г. получил графский титул. Умер 11.08.1890 г. в Санкт-Петербурге. После смерти бездетного М.Х. Рейтерна его графский титул и фамилия перешли к мужу дочери его сестры барону В.Г. Нолькену. Передача, с разрешения царя, родового титула и фамилии в другой род произошла с целью увековечения памяти М.Х. Рейтерна, сохранения преемственности по мужской линии знаменитой в истории России фамилии. Михаилу Христовичу Рейтерну принадлежало большое количество дорогих, изящных золотых и серебряных именных жетонов различных железных дорог Российской империи. Часть из них представлена в данном разделе, все они из частной коллекции.

### 2.3. ПЕРВАЯ В ИМПЕРИИ. ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

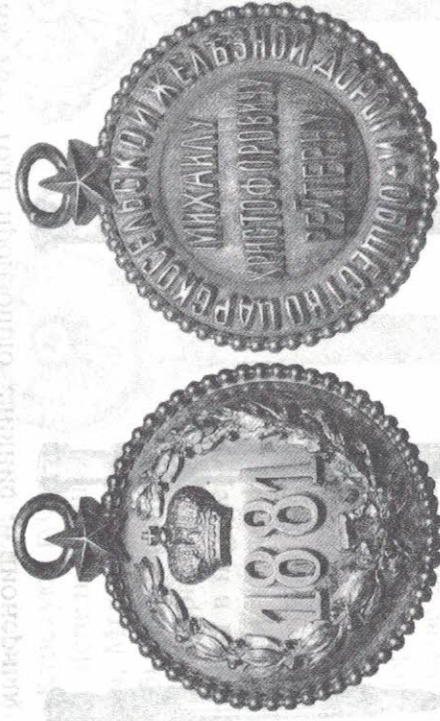
15 апреля 1836 года в Санкт-Петербурге был подписан императорский указ, которым Николай I объявлял об утверждении "Положения об учреждении общества Акционеров для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска". Церемониймейстеру двора Его Императорского Величества графу Алексею Бобринскому, негодичантам Бенедикту Крамеру, Ивану Конраду Плиту и австрийскому дворянину Францу фон Герстнеру по их просьбе разрешалось учредить общество для строительства железной дороги. Учредителем компании давалось право самостоятельно устанавливать плату на проезд пассажиров, провоз багажа и грузов. Общество при строительстве пользовалось "всеми преимуществами казенных работ, то есть, как бы сооружение сей дороги производилось непосредственно от правительства". 12 августа 1837 года был подписан императорский Указ об утверждении Устава Общества Царкосельской железной дороги с обязательной рассылкой министрам, губернаторам и другим должностным лицам в присутственные места.

Официальное открытие Царкосельской железной дороги состоялось 30 октября 1837 года. Линия была завершена на год позже назначенного срока с 50 % превышением запланированных расходов. Работу дороги обеспечивала Контора правления общества. В первые годы в ее состав входили: бухгалтер, помощник бухгалтера, секретарь, контролер и артельщик. Непосредственной организацией, эксплуатацией и содержанием дороги занимался управляющий. Все

работники на дороге были разделены на четыре части: движения, искусственная, машинная, экипажная.

Через некоторое время строитель и руководитель дороги Герстнер уехал из России. Управлять дорогой правление общества назначило гражданского инженера Фасмана с окладом 1000 рублей в год. 21 мая 1839 года при крушении поезда на ст. Царское Село погибли управляющий дорогой Фасман и обер-кондуктор Буш. Фасман - первый в истории железнодорожного транспорта начальник дороги, погибший в результате крушения. Учитывая данное обстоятельство, в дальнейшем было решено управляющими железными дорогами назначать только инженеров путей сообщения. Известный государственный деятель России Витте имел определенные проблемы в своей железнодорожной карьере, так как не был инженером путей сообщения.

Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютант К.Ф. Толь назначил управляющим Царкосельской железной дорогой полковника Львова, освободив его от должности руководителя строительства мостов на участке Тверь-Санкт-Петербург. В дальнейшем на этой должности Львова сменил полковник корпуса инженеров путей сообщения А.Н. Романов, будучи первым начальником магистрали Санкт-Петербург-Москва. С мая 1839 года до своей смерти (1844 г.) дорогой руководил генерал-адъютант А.Х. Бенкендорф. С января 1845 года во главе магистрали был шеф жандармов и начальник 3-го отделения императорской



Жетон общества Царкосельской железной дороги выдан М.Х. Рейтерну. Золото. 1881 г.

канцелярии граф А.Ф. Орлов.

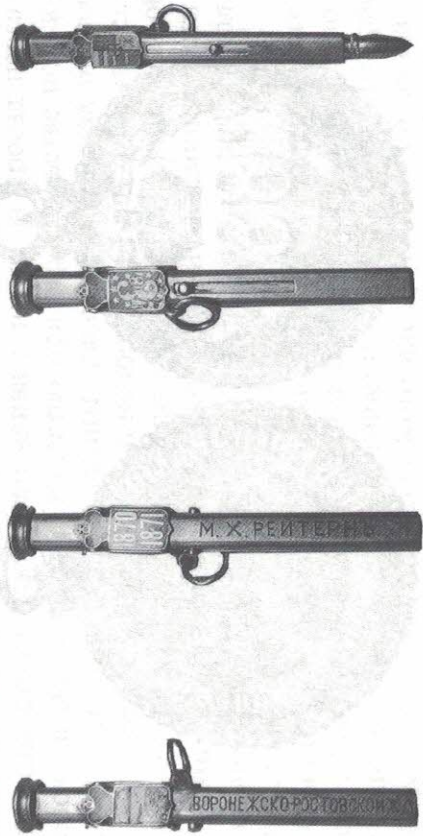
29 ноября 1899 года император Николай II разрешил обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги приобрести Царкосельскую железнодорожную дорогу, как самостоятельное предприятие, с 1 мая 1904 года было упразднено.

#### 2.4. ЖЕТОНЫ ОБЩЕСТВ ВОРОНЕЖСКО-КОЗЛОВСКОЙ И ВОРОНЕЖСКО-РОСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Железнодорожная линия Воронеж-Козлов (Мичуринск) длиной 167 верст введена в эксплуатацию 1 июля 1868 года. 28 ноября 1871 года открылось движение поездов от Воронежа до Ростова. Строительство началось по ходатайству войскового наказного атамана генерал-лейтенанта М.И. Чертова. Магистралы были построены за счет средств частного капитала по инициативе Воронежского и Тамбовского земств. Управление дороги находилось в Новочеркаске.

Общество Воронежско-Ростовской железной дороги учреждено в августе 1869 года. Строительное ветки Отрожка-Александр-Грушевск завершено в ноябре 1871 г. Тогда же открывается движение поездов от Воронежа до Аксайской. Объединение ветки Александр-Грушевск с новой магистралью в этом же году и дало название Воронежско-Ростовской железной дороги.

13 июня 1893 года произошло слияние акционерных обществ



Жетон общества Воронежско-Ростовской ж. д. выдан М.Х. Рейтерну. 1871 г. Выполнен в виде карандаша. Золото, эмаль

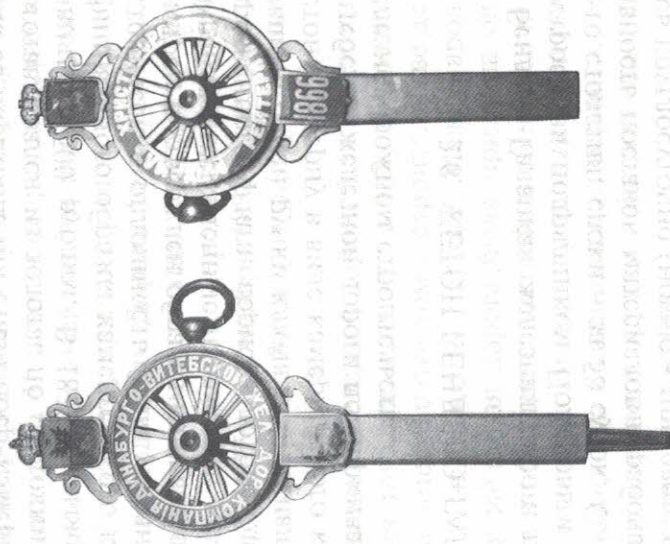
Козлово-Воронежско-Ростовской, Орловско-Грязинской и Грязи-Царицынской дорог в Обществе Юго-Восточных железных дорог. В 1918 г. дорога была национализирована. В настоящее время это Юго-Восточная железная дорога, управление которой находится в Воронеже. В честь 135-летия регулярно того железнодорожного сообщения между Воронежем и Москвой в июле 2003 года выпущена памятная медаль.

#### 2.5. ЖЕТОН ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В 1856 г. подполковник путей сообщения Марченко предложил построить железную дорогу из Динабурга (Двинск, Даугавпилс) в Курскую губернию через Лепель, Оршу, Климовичи, Мглин, Трубчевск для быстрой доставки хлеба из черноземной полосы страны в незамерзающие порты Риги. На первом этапе была построена Риго-Динабургская железная дорога, устав общества которой утвержден в правительстве 23 января 1858 года. Движение поездов по железной дороге Рига - Динабург открыто



Жетон общества Воронежско-Козловской ж. д. выдан М.Х. Рейтерну. 1868 г. Золото, эмаль





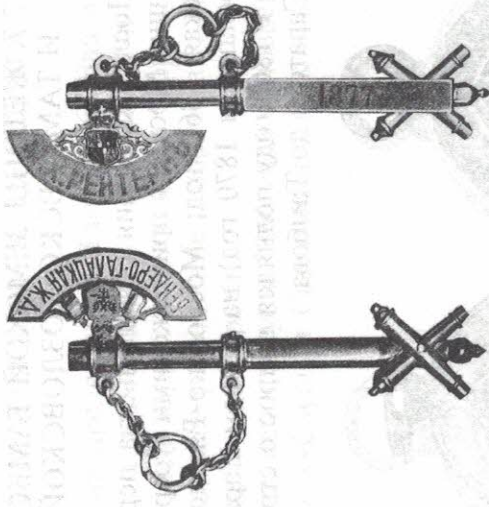
12 сентября 1861 года.

К строительству однопутной Динабурго-Витебской железной дороги приступили 18 июля 1863 года. Руководили работами инженеры, приглашенные из Англии. Первый участок, длиной в 151 версту, от Динабурга до Полоцка открыли для движения 24 мая 1866 года, второй - от Полоцка до Витебска - в октябре этого же года. Общая длина дороги составляла 245 верст. Далее строительство однопутной железной дороги продолжалось на Орел. С 1 января 1895 года Орловско-Витебская, Двинско-Витебская, Риги-Двинская и Митавская железные дороги были объединены в одну дорогу под общим названием Риги-Орловская железная дорога.

Жетон-карандаш Динабурго-Витебской железной дороги изготовлен из золота, с применением цветных эмалей, и напоминает камергерский ключ, на котором государственная символика заменена на железнодорожную. Камергерский ключ, появился вместе с придворным чином камергер при императоре Петре I. Екатерина II прировняла титул камергера к чину генерал-майора. Титулом камергера императрицей было пожаловано 103 человека, каждый из них получил золотой ключ, как символ занимаемой должности. Их число только двое - князь Голицын и Иван Шувалов - за все 33 года ее царствования стали обер-камергерами. Камергерский ключ изготавливался из золота, по состоянию на 1802 г. его стоимость равнялась 500 рублям. В 1833 г. выяснилось, что не существует официального образца камергерского ключа. 18 октября 1833 года историческая оплошность была устранена - был высочайше рассмотрен и утвержден образец ключа. До 1917 г. камергерский ключ сохранял утвержденные параметры, изменялась лишь форма государственного флага, абрис золотого "державного" орла, представлявшего собой ручку ключа и инициалы императора. Преподносился жетон Рейтерну в виде камергерского ключа обществу Динабурго-Витебской железной дороги подчеркивало его значительную роль в железнодорожном строительстве.

## 2.6. ЖЕТОН БЕНДЕРО-ГАЛАЦКОЙ Ж. Д.

Бендеро-Галацкая железная дорога протяженностью 285 верст, построенная подрядчиком Поляковым в рекордно короткие, для 18-го столетия, сроки - за 58 суток. С. Поляков обеспечил непрерывность поставок материалов и рабочей силы. Строительство велось круглосуточно (ночью - при свете факелов или костров) и од-



новременно на нескольких участках. Всего на стройке было занято около 11 тысяч человек местного населения и солдат железнодорожных войск. Для доставки строительных материалов использовалось 5,5 тысяч подвод.

Железнодорожные воинские перевозки по построенной дороге положительно повлияли на ход событий в русско-турецкой войне 1878 г. Первый сквозной воинский поезд из Бендер прибыл в Галац 7 ноября 1877 года. Железнодорожная линия обеспечила сообщение с Румынией и выходила на реку Дунай. С 1878 г. дорога входила в состав Юго-Западных железных дорог.

Ее строительство началось с русско-турецкой войны и было вызвано проблемами по оперативному снабжению фронтовых армий. Это побудило императора Александра II и военное руководство к строительству собственной железнодорожной линии широкой колеи, которая бы соединила действующую армию с тылом и обеспечила войскам подвоз всего необходимого. Дорога Бендеры-Галац сократила на 220 км протяженность коммуникаций русской армии.

После открытия пропускная способность дороги составляла 7 пар поездов в сутки. С декабря 1877 г. до ноября 1878 г. по дороге было перевезено 131 647 человек и около 8,5 млн. пудов различных грузов.

Строительство Бендеро-Галацкой железной дороги было настолько выдающимся событием для того времени, что в 1878 г. проект, по которому строилась дорога, вместе с отчетом о строительстве демонстрировался на Всемирной выставке в Париже. Международным жюри Бендеро-Галацкая железная дорога была признана одним из наиболее выдающихся по скорости постройки сооружений.

Жетон Бендеро-Галацкой железной дороги, врученный Рейтерну во время военных действий, выполнен в карандашном варианте, из золота, в форме старорусского военного оружия - боевой секиры. Кто с мечом к нам придет, от меча и погибнет.

## 2.7. ЖЕТОНЫ ЗЕМСКОЙ ТАМБОВСКО-САРАТОВСКОЙ И ТАМБОВСКО-КОЗЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

После окончания строительства первых железных дорог соединивших Москву с приволжскими губерниями (Московско-Нижегородская 1862 год; Московско-Рязанская 1864 год; Московско-Ярославская 1870 год) на первом Саратовском губернском собрании в 1866 году поднялся вопрос о строительстве железной дороги от Саратова до Тамбова.

На Тамбово-Саратовской линии участки открывались поэтапно: Тамбов-Умет - 9 августа 1870 года; Умет-Аткарск - 14 января 1871 года; Аткарск-Саратов - 4 июля 1871 года.

Тамбовско-Козловская линия (Козлов - теперь Мичуринск) открыта для движения поездов 22 декабря 1869 года (по старому стилю). В 1891 г. Козлово-Саратовская и Тамбово-Козловская линии были объединены в Козлово-Саратовскую железную дорогу, которая перешла в государственную казну. 11 января 1892 года создается общество Рязано-Уральской железной дороги. С 1892 по 1897 г. обществом были построены линии: Тамбов-Камышин (444 версты); Покровск-Уральск (396 верст) и другие.



Жетон Рейтерна от земской Тамбовско-Саратовской ж. д. Золото, эмаль. 1868-1870 гг.



Жетон Рейтерна от общества Тамбовско - Козловской ж. д. Золото, эмаль

## 2.8. РЯЖСКО-МОРШАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В начале 1866 г. губернский предводитель Тамбова С. Башмаков обратился в правительстве с ходатайством о предоставлении концессии на сооружение железной дороги от Рязань до Моршанска. 10 мая было получено высочайшее разрешение и образовано общество Рязанско-Моршанской железной дороги.

Строительные работы начались 6 августа 1866 года одновременно с двух направлений: Рязань-Сараи и Сараи-Моршанск и окончены в ноябре 1867 г.

По дороге курсировали три поезда в сутки. С продолжением строительства до Сызрани и далее дорога стала наименоваться Моршанско-Сызранской, Сызранско-Вяземской, дорогой им. В.В. Куйбышева (26 мая 1936 г.), с 14 мая 1959 года - Куйбышевская железная дорога.



Жетон Рейтерна от общества Рязанско-Моршанской ж. д. Золото. На аверсе указана дата начала и окончания строительства

## 2.9. СМОЛЕНСКО-БРЕСТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В 1867 году Смоленское земство получило "высочайшее повеление" провести исследование местности и между Смоленском и Москвой "для соеднения городов сих железною дорогою". 15 декабря 1868 г. концессия на строительство Московско-Смоленской дороги была утверждена Александром II. Поз-



же дана концессия на строительство линии Смоленск - Брест. Через Варшавско-Тереспольскую железную дорогу (Тересполь - напротив Бреста, на левом берегу Буга) М.-Брестская железная дорога соединяла Москву с Варшавой и далее со всей средней Европой. Основные линии: Москва - Брест (движение открыто в 1871 г.), Лихославль - Вязьма (1888 г.), Брест - Жабинка (1896 г.). Протяжённость дороги по состоянию на 1913 год - 1075 вёрст (в т. ч. 1044 версты - двухпутный участок). В 1870-96 гг. дорога принадлежала акционерному обществу Московско-Брестской железной дороги (образовано при слиянии Московско-Смоленской и Смоленско-Брестской железных дорог). После выкупа в казну находилась в ведении МПС. Управление дороги находилось в Москве. В 1912 году дорога переименована в Александровскую (в честь императора Александра I, в связи со 100-летием Отечественной войны 1812 г.).

В канун войны в России было проложено несколько стратегических железных дорог Центр - Запад: Москва - Виндава с ответвлением Новосокольники - Витебск (открыта в 1904 г.) и Бологое - Седлец. Строительство дороги от Бологое до станции Седлец началось весной 1902 года. Из-за большой протяжённости (1030,2 версты), вся линия строительства была разделена на два неординаковых участка. Первый из них однопутный участок от Бологое до Полоцка имел длину 455 вёрст, в том числе 59 - на развитие. Второй от Полоцка до станции Седлец - 575 верст, в том числе на развитие 53 вёрсты (отошел к По-

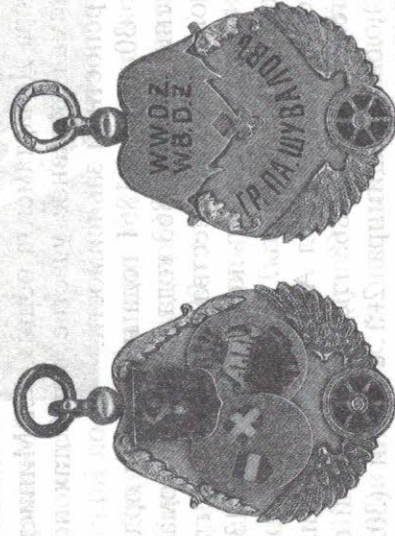
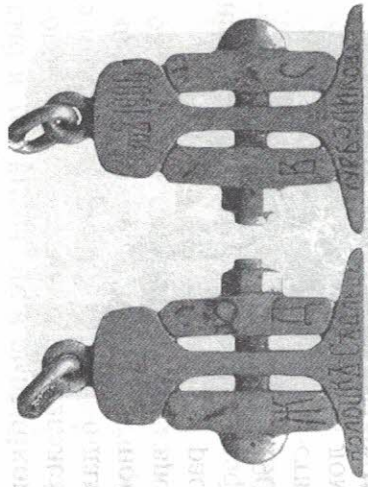
леским и польским железным дорогам). Сооружение линии началось одновременно и велось оно с двух концов на каждом участке.

Иногда Бологое - Седлецкую линию называли еще Волковыско-кой, поскольку на Седлецком участке она проходит через город Волковыск. Согласно "Высокайше утвержденному в первый день марта 1902 года Положению", дорога Бологое - Полоцк должна была полностью отвечать требованиям Военного ведомства.

Жетон в память строительства двухпутного участка Полоцк-Седлец выглядит очень оригинально. Он выполнен в виде среза стыка рельса с накладками, стянутыми болтовым соединением. С одной стороны, на накладках и подошве рельса надпись "Ж / Д Полоцк-Седлец", с другой: на головке рельса дата строительства "1902-1906", на накладках и подошве рельса инициалы и фамилия награжденного.

## 2.10. ЖЕТОН ВАРШАВСКО-ВЕНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ГРАФА П.А. ШУВАЛОВА

Вторая, после Царско-сельской, Варшавско-Венская железная дорога, была построена в 1848 г. Работы по сооружению магистрали начались в 1839 г. До 1857 г. эксплуатация дороги была в ведении казны, позже - частного общества. С 1912 г. дорога находилась в ведении МПС. Управление дороги находилось в Варшаве. В 1918 г. дорога перешла к Польше. В память о строительстве Варшавско-Вен-



Жетон Варшавско-Венской железной дороги на имя графа П.А.Шувалова. Серебро, позолота, эмаль



кой и Варшавско-Бромбергской железных дорог выбита памятная медаль. На аверсе памятной настольной медали актуальная, для того времени, надпись "Пар сближает расстояния".

Шувалов Павел Андреевич (1830-1908 гг.) - граф, русский государственный и военный деятель, дипломат. 19 ноября 1841 года зачислен в пажи, 4 сентября 1848 г. принят в Пажеский корпус. По окончании курса наук в Пажеском корпусе 26 мая 1849 года произведён в корнеты и зачислен в лейб-гвардии Конный полк.

11 июля 1854 года был назначен адъютантом при великом князе Николае Николаевиче, участвовал в Крымской кампании. С октября 1854 г. по февраль 1855 г. находился в осаждённом Севастополе, за отличие в сражении с англичанами при Инкермане был награждён 24 октября 1854 года орденом св. Анны 3-й степени с мечами. Кроме того, за оборону Севастополя был произведён в штабс-ротмистры и 26 августа 1856 года получил орден св. Станислава 2-й степени.

15 июля 1861 года назначен исполняющим обязанности директора Департамента общих дел Министерства внутренних дел, принимал активное участие в работах по освобождению крестьян от крепостной зависимости.

30 августа 1861 года награжден орденом св. Владимира 4-й степени. 25 мая 1863 года назначен командиром лейб-гвардии Стрелкового Его величества батальона, во главе которого принял участие в подавлении польского восстания. 13 мая 1873 года произведён в генерал-лейтенанты. Находясь на должности начальника гвардейского штаба, Павел Андреевич получил ордена св. Станислава 1-й степени (30.08.1868 г.), св. Анны 1-й степени с мечами (30.08.1870 г.), св. Владимира 2-й степени (30.08.1872 г.) и Белого Орла (30.08.1875 г.).

С 13 декабря 1894 года - варшавский генерал-губернатор и командующий войсками Варшавского военного округа, занимал эту

должность до 12 декабря 1896 года. Видимо в это время ему и был вручен жетон Варшавско-Венской железной дороги. Из железнодорожной символики, дошедшей до наших дней, на жетоне Варшавско-Венской железной дороги впервые использован знак, ставший затем символом скорости всех железных дорог России - колесо с крыльями.

Умер граф П.А. Шувалов 7 апреля 1908 года в Ялте, похоронен в Софийской церкви села Вартемяги Санкт-Петербургской губернии.

## 2.11. ГЛАВНОУПРАВЛЯЮЩИЙ КВЖД И ПОЛОСЫ ОТЧУЖДЕНИЯ ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ Д.Л. ХОРВАТ. ЖЕТОНЫ КОЛЬЧУГИНСКОЙ Ж. Д. И КВЖД

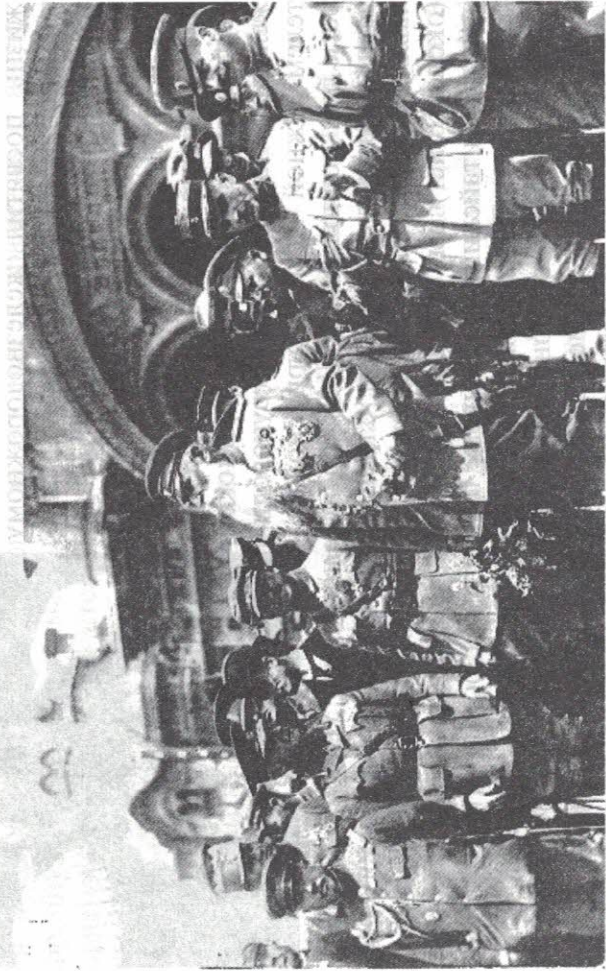
Дмитрий Леонидович Хорват родился в 1859 г., в Кременчуге Полтавской губернии, потомственный дворянин. Выпускник Николаевской Инженерной академии (С.-Петербург, 1885 г.), инженер-путеец. Всю жизнь посвятил железнодорожному транспорту, строительству и развитию железных дорог Сибири и Дальнего Востока. Жена генерала - близкая родственница известного художника А. Бенуа. В 1894 г. закончилось строительство Южно-Уссурийской железной дороги. Первым руководителем Южной части Уссурийской дороги был подполковник Д.Л.Хорват - командир Уссурийского железнодорожного батальона. Строил, а затем короткое время возглавлял Закаспийскую железную дорогу (с 1899 г.), с 1903 по 1918 г. (около 16 лет) был управляющим КВЖД. Поддерживал дружеские связи с китайским населением, пользовался большим уважением китайского правительства.



Во время русско-японской войны при перевозке войск КВЖД получила очень высокие оценки от МПС и военного командования. По отзыву заместника на Дальнем Востоке адмирала Е.И. Алексеева, дорога работала с полным успехом и без замедления, результатом чего стало сосредоточение 1-й Маньчжурской армии на

1,5 месяца ранее, чем планировалось. Генерал-адъютант А.Н. Куропаткин считал, что "в оценке деятельности КВЖД не существует двух мнений и все, начиная с него, знакомые с работой железнодорожных чинов, во главе с генералом Хорватом, признают такую самоотверженную и вполне успешную..."

Активно противостоял установлению советской власти на КВЖД и в полосе отчуждения. В 1918 г. возглавлял в Харбине Дальневосточный комитет защиты Родины и Учредительного собрания. 9 июля 1918 года объявил себя Верховным российским правителем. В сентябре 1918 г. призван Временное Сибирское правительство и был назначен его Верховным уполномоченным на Дальнем Востоке. Позже - Верховный уполномоченный представитель Омского правительства адмирала Колчака на Дальнем Востоке. Имел импозантный внешний вид - большая лысая голова и длинная окладис-



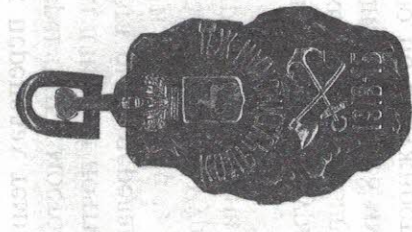
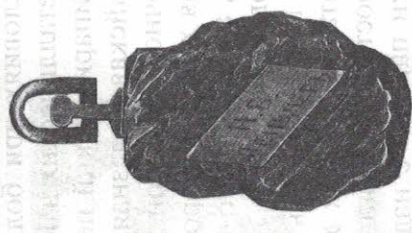
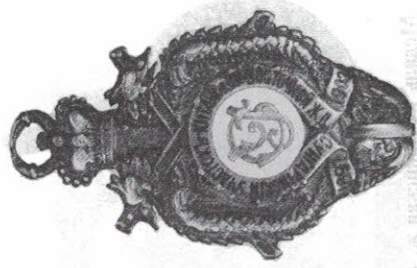
Генерал Д.Л. Хорват (в центре) среди военных - одиночных работников

тая борода с густыми бакенбардами.

В 1920 г. эмигрировал в Китай, стал одним из лидеров "белой" эмиграции на Дальнем Востоке. Основатель "Союза служивших в Российской Армии и Флоте". С 1931 г. - советник Мукденского правительства по делам КВЖД. Умер в 1937 г.

Строительство Кольчугинской железной дороги началось в 1913 г. акционерным обществом Кузнецких каменноугольных копей ("Копикуз") с целью разработок и использования каменноугольных месторождений Кузнецкого бассейна. Именной жетон для Д.Л. Хорвата обществом Кольчугинской железной дороги выполнено очень красиво и оригинально - из серебра, способом чернения под цвет небольшого куска угля к месторождениям которого упорно, в течение нескольких лет, прокладывалась магистраль.

На лицевой части жетона на герб Томской губернии под золотой императорской короной - щит, на котором изображена играющая белая лошадь, стоящая на задних копытах с поднятым вверх хвостом. Все пространство щита, вокруг лошади, заполнено золотой эмалью. Слева вниз и затем вверх направо, полукругом надпись "Кольчугинская ж. д.". Ниже этой надписи эмблема ведомства путей сообщения: скрещенные топор и якорь и годы строительства выбитые ровным выпуклым горизонтальным рядом "1913-15". На об-





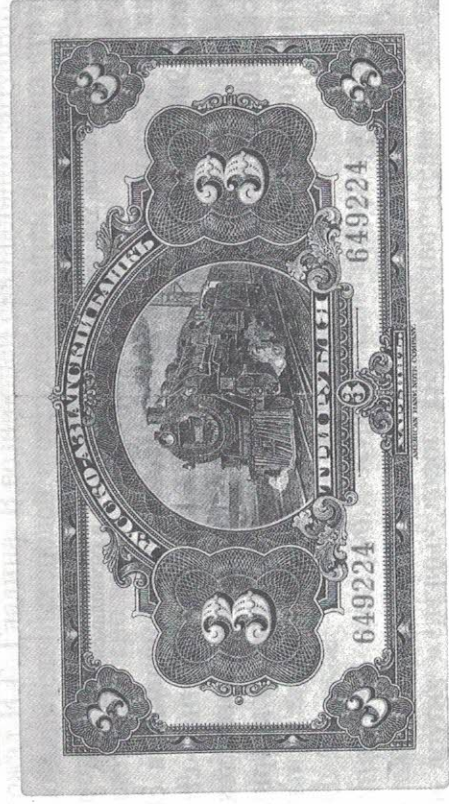
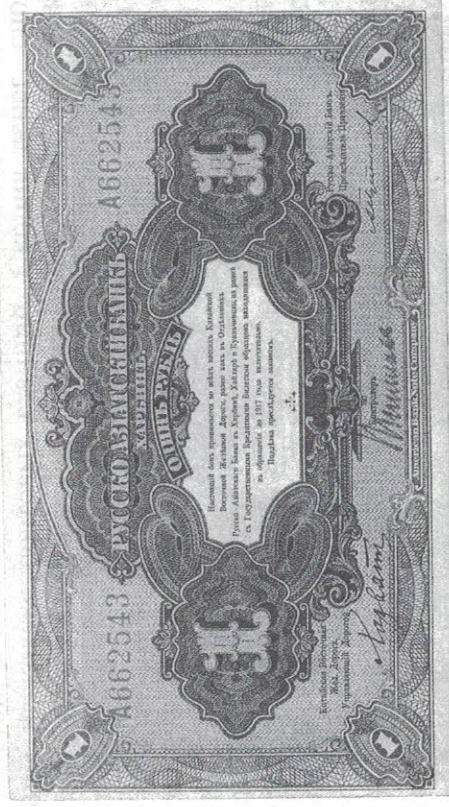
Медаль Уссурийская ж. д. 1916 г. Современный новодел

ратной стороне жетона четырехугольная табличка со скошенными углами и надписью в две строки "Д.Л. Хорват". Надпись выполнена по правилам правописания тех времен, с твердым знаком в конце фамилии. Жетон выпущен в граверной мастерской Жаккара (Петроград), размер 17x45 мм. Накладные части — герб, дата, эмблема МПС, надпись — из золота. В верхней части ушко с кольцом. Носился на цепочке.

Уссурийская железная дорога, которой Д.Л. Хорват отдал много лет своей жизни в качестве командира Уссурийского железнодорожного батальона, построена в 1891-1900 гг. В постоянную эксплуатацию сдана в ноябре 1897 г. Соединила Приморский край с побережьем Тихого океана. Однопутная магистраль протяженностью 910 верст. Строительство продолжалось в период с 1891 по 1900 годы, за счет средств казны. Основные линии: Владивосток-Никольск-Уссурийский (1893 г.), Никольск-Уссурийский-Муравьев-Амурский (1894 г.), Муравьев-Амурский-Иман (1895 г.), Иман-Хабаровск (1897 г.), Никольск-Уссурийский-Градеково (1900 г.).

Строительство дороги возглавляли А.И. Урсати (до октября 1892 г.) и О.П. Вяземский. Дорога строилась в трудных климатических условиях при больших перепадах температур. Было сооружено 78 металлических и 150 деревянных мостов, двухпутный тоннель через Кипарисовский перевал длиной почти 0,4 версты. В 1906 г. Уссурийская железная дорога была передана обществу Китайско-Восточной железной дороги. 28.02.1936 г. приказом НКПС Уссурийская железная дорога разделена на Амурскую и Дальневосточную ж. д., а из Восточно-Сибирской выделена Красноярская железная дорога.

Медаль в честь строительства Уссурийской дороги, медная, вылита без особых художественных выдумок и излишеств, с очень простой композицией, диаметром 28 мм. На лицевой части изображен паровоз с надписью по окружности: в верхней части — "Уссу-



## 2.12. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАГНАТ С.С. ПОЛЯКОВ. ЖЕТОНЫ СЕМЬИ ПОЛЯКОВЫХ

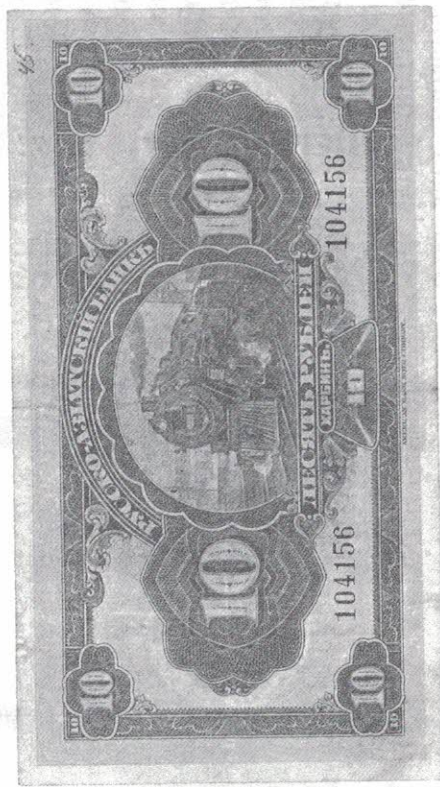
Жизненный путь к богатству, славе и почету выходца Могилевской губернии Самуила Соломоновича Полякова (1836-1888 гг.) и его братьев тесно связан с влиятельными людьми Российской империи. В конце 50-х годов прошлого столетия, графу И.М. Толстому понадобился пробивной и сметливый управляющий имением в Воронежскую губернию, доходы от которого резко упали и поставили Толстого на грань разорения. Графу рекомендовали С.С. Полякова. Организовав винокуренный завод, введя другие новшества, Поляков сумел поднять и увеличить доходы от имения.

Заняв должность министра почты и телеграфа (1863-1867 гг.) граф Толстой, в знак благодарности, сдал Полякову в оптовое содержание несколько почтовых станций. Скопив денег, снова по протекции Толстого, Поляков получил очень выгодный заказ на строительство Грушевско-Аксайской железной дороги длиной 71 км. В 1866 г. с помощью И.М. Толстого он добивается места оптового подрядчика на строительство Козлово-Воронежской железной дороги длиной 170 верст. С помощью графа и проведенных манипуляций стоимость версты была завышена и составила 75 тысяч рублей серебром, в действительности она равнялась 9,5 тысяч рублей (в 8 раз меньше!). Разница осталась у Полякова, граф получил акций дороги на 500 тысяч рублей.

При оформлении концессии на строительство Воронежско-Ростовской железной дороги возник спор между Поляковым и крупным подрядчиком Гладным, причем Комитет Министров России поддержал И.Г. Гладина. В возникшей скандальной ситуации, с помощью влиятельных людей в окружении царя, право на строительство Воронежско-Ростовской железной дороги лично Александром II, было оставлено за С.С. Поляковым.

С.С. Поляков построил более 20 тысяч километров железных дорог в России. В 1870 г. был пожалован, за свои заслуги в развитии железнодорожного транспорта и промышленности, званием коммерции советника, позже статского советника, с 1884 г. - действительный статский советник.

С.С. Поляков - владелец Грушевско-Аксайской железной дороги (купил за 3 млн. руб.), Курско-Харковско-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Царскосельской, Оренбургской, Фастовской и других железных дорог. Неудовлетворительное содержание



Денежные знаки выпущенные Русско-Азиатским банком в г. Харбин с подписью Управляющего КВЖД Хорвата и символической ж.д.

рийская ж. д.; в нижней части помещена дата окончания строительства "1900" и небольшая лавровая ветвь. На обратной стороне медали (реверсе) - символ железнодорожного транспорта тех времен - скрещенные, наложенные друг на друга, топор и якорь в окружении венка из дубовых листьев.