

# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК – ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Ю.Г. ТОЛСТОВ, историк-архивист

В первое воскресенье августа труженики стальных магистралей страны как всегда отметят свой профессиональный праздник — День железнодорожника. Корни этого праздника уходят ко времени массового развития железнодорожной сети в России в конце XIX века. Вспомним то время.

В истории нашей страны император Николай I обоснованно упоминается как «основатель железнодорожного дела в России». Ведь именно при нем все и началось: и первая прогулочная железная дорога в Царское село, и первая «всероссийская магистраль» от Санкт-Петербурга до Москвы. Кстати, Комитет министров той поры значительным большинством голосов высказывался против строительства железных дорог в стране, и только настойчивость и решительность Николая I способствовали принятию реше-

ния — приступить к сооружению магистрали между российскими столицами.

Убеждение в правоте своих суждений и понимание общественного значения железных дорог ясно проявляются в словах, сказанных императором: «Мы терпим от избытка расстояний. Я смотрю на сближение Петербурга с Москвой как на дело великой государственной важности. И надеюсь, что потомство оправдает мое решение». Эти слова лучше всего характеризуют его отношение к новому тогда железнодорожному делу. Благодаря активному железнодорожному строительству к концу XIX в. протяженность железных дорог России превысила 33 тыс. км.

Потомки в полной мере оценили заслуги царя-первопроходца в прокладке стальных путей на неоглядных просторах Отчизны. В 1895 г. к 100-летию со дня рождения Николая I были приурочены торжественные мероприятия: состоялся праздник департа-

## О праздничной атрибутике

Обычно каждый праздник сопровождается соответствующим художественным оформлением окружающих нас интерьеров, различной праздничной атрибутикой. Это и агитплакаты на городских стендах, и почтовые карточки с разнообразными миниатюрами, визитки, различные сувениры, товарные этикетки и тому подобное. Мы к это-

му настолько привыкли, что подобных мелочей просто не замечаем, да и живут они обычно недолго.

Так же обстоит дело и применительно к железнодорожному празднику. Сегодня мало кто может вспомнить или представить себе, как, к примеру, выглядел пригласительный билет на первый в советский период праздник Дня же-

лезнодорожника в 1936 г., какие красочные плакаты на железнодорожную тему украшали тогда предприятия Московского узла, что за фантастический паровоз был изображен на фантиках конфет «Наша индустрия», которыми лакомились участники торжества. И только



мента железных дорог и управлений Царскосельской, Николаевской и Варшавско-Венской железных дорог, т.е. тех, которые были созданы в период его царствования. Служащим этих дорог были пожалованы «вензельные изображения имени Императора Николая I на форму одежды». Одновременно красивыми вензелями украсили локомотивы и пассажирские вагоны перечисленных дорог. К этой же дате на Петербургском и Московском вокзалах установили прекрасные мраморные бюсты императора Николая Павловича (убраны после 1917 г.).

Через год приказом №68 от 9 июля 1896 г. министра путей сообщения князя М. И. Хилкова «по высочайшему повелению» в честь дня рождения императора, «державной волею коего положено начало сооружения и эксплуатации железных дорог в России», устанавливалось ежегодное празднование всеми центральными и местными учреждениями, заведывавшими железными дорогами в России. Вот она дата отсчета всероссийского праздника железнодорожников – 25 июня 1896 г. И в этом году ему, следовательно, 110 лет. Это был первый профессиональный праздник транспортников не только в нашей стране, но и в Европе.

Напомним детали того далекого празднования, которое проходило по всей железнодорожной сети России. В этот день «занятий в центральных и местных железнодорожных учреждениях» не было. На крупных станциях и вокзалах устраивали благодарственные молебствия. Особенно торжественно прошло оно на набережной Фонтанки у дома 117, где тогда располагалось российское Министерство пу-

тей сообщения. На торжество сюда пожаловали не только высшие чины МПС, но и представители железнодорожных департаментов Министерства финансов и Государственного контроля, которые работали в тесном контакте с МПС.

Перед началом богослужения настоятель церкви Института инженеров путей сообщения протоирей Городцов обратился к присутствующим с пастырским словом, в котором подчеркнул важность «установления всероссийского празднества по всему ведомству железных дорог». При этом он выделил роль и значение собравшихся «представителей великого всероссийского железнодорожного дела», ответственных за тот рост и за то преуспевание, которого достигли железные дороги в истекшее столетие...». И завершил протоирей свое слово мудрыми мыслями, смысл которых не устарел и сегодня: «Всякому служению должно предшествовать знание, соединенное с любовью к своему делу. Чем больше любви и понимания дела, тем оно лучше и успешнее совершается». Ну кто, положа руку на сердце, не поддержит такое утверждение, с которым можно достойно пройти жизнь. По сути, это высокоморальный девиз и нынешнего труженика.

Столичное торжество завершилось праздничным обедом в Павловске на Царскосельской дороге. Министр князь М.И.Хилков по поручению Николая II в этот момент находился на линии Транссиба, всеми делами временно ведал директор канцелярии министра, тайный советник И.С.Ермолов. Именно ему пришлось держать речь на банкете. Начал он с тех самых слов, что так часто потом мы слышали: «Наш

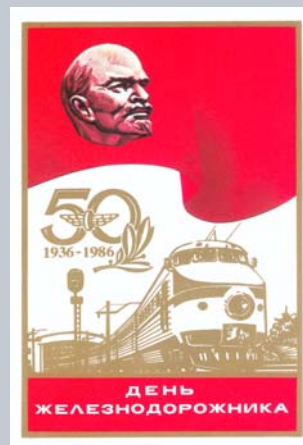
музеи и энтузиасты-любители сберегают разнообразные бытовые бумаги, мелкие предметы, поздравительные адреса и открытки.

Все это любопытный исторический фон эпохи, отражение жизни страны, народа. Вспомним лишь некоторые элементы промышленной графики, относящейся к железнодорожному транспорту.

Первоначально в 30-х годах профессиональный праздник именовался как «Всесоюзный день желез-

нодорожного транспорта». Здесь человека не видно, давит техника. После войны праздник решили приблизить к людям, назвав «Всесоюзным днем железнодорожника». Стало сердечнее, теплее. В 80-е годы этот день стал именоваться совсем лаконично «День железнодорожника». И как разнообразны по оформлению, в зависимости от времени, были приглашающие билеты на торжественные мероприятия по случаю праздника!

Так, на праздник 50-х годов билет обязательно имел тисненые портреты Ленина-Сталина, рисунок непременно осенял партийный лозунг «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!». И еще деталь тех дней: на первом плане обязательно мчащийся паровоз – символ мощи. После 1956 г. в связи с принятием Генерального плана электрификации железных дорог СССР повсеместно на всей полиграфической продукции по транспорту стал главенствовать электровоз.



праздник – это торжество труда!». Как видим, и в XIX веке признавали важное значение работы железнодорожников, их непрерывный днем и ночью в любую погоду упорный труд.

После Октябрьской революции о профессиональном празднике железнодорожников не вспоминали почти 20 лет. И это понятно – из-за совпадения его с днем рождения императора он был просто упразднен, как и все царские праздники.

Замечательную традицию в СССР возродили лишь в 1936 г. Знаменательно, что и на этот раз праздник тружеников стальных магистралей стал первым профессиональным праздником в Стране Советов. Правда, его официальное название на момент учреждения звучало несколько иначе.

Тогда, в период индустриализации железнодорожный транспорт приобрел решающее значение. Экономика еще не была отлажена, народное хозяйство нередко работало с перебоями, транспортный конвейер давал сбои, не выполнялся план перевозок угля и хлеба, срывалась доставка грузов для металлургии. Центральные партийные органы в те годы действовали весьма эффективный рычаг идеологического и хозяйственного воздействия: проведение всесоюзных совещаний рабочих и стахановцев. Ряд таких совещаний транспортников состоялся в Кремле, на них приглашались со многих дорог лучшие паровозники, путейцы, движенцы, работники заводов транспорта, вагонники, связисты. Совещания эти проходили по-деловому, вопросы решались действительно. Именно здесь – наряду с конкретными предложениями – и прозвучали мысли о Дне

железнодорожника как о дне максимальных трудовых усилий во славу Родины. После ряда встреч с руководителями партии и правительства появилось долгожданное постановление за подписью М.И.Калинина: «... Удовлетворить просьбу рабочих и служащих Сталинской, Донецкой, Октябрьской, Ленинской, им. Л.М.Кагановича и других железных дорог об установлении ежегодно в годовщину приема железнодорожников руководителями партии и правительства 30 июля – «Всесоюзного дня железнодорожного транспорта Советского Союза». Через несколько лет постановлением СНК СССР от 9 июля 1940 г. было решено «перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника в 1940 г. на ближайший выходной день (воскресенье) – 4 августа. В будущем установить празднование Дня железнодорожника в первый выходной день (воскресенье) августа месяца». С этой поры первое воскресенье августа и стало красным днем календаря для железнодорожников страны.

Так как этот день был объявлен всенародным праздником, то и подготовка к нему шла по всему Союзу. Но центральными площадками были два столичных парка – имени Горького и Сокольники. Основное торжество проходило на открытом воздухе, среди цветов, в Зеленом театре парка имени Горького, вмещавшего 20 тыс. зрителей. При входе в парк гостей встречали поднятые «крылья» бутофорских семафоров: путь открыт, празднику зеленая улица! На центральной площади парка было смонтировано панно «Транспорт – родной брат Красной Армии», здесь же портретная галерея



Среди большого разнообразия пригласительных билетов на центральное заседание по случаю праздника железнодорожников, по мнению многих, выгодно отличается билет 1965 г. в Кремлевский Дворец съездов. Обычно на всех подобных приглашениях крупно выделяется тот или иной

транспортный сюжет. Здесь же над тонкой, впечатляющей гравюрой здания Дворца съездов скромно реет символ железных дорог – «крылышки с колесом». Отношение к Дню железно-



рожника здесь подчеркнута крупной буквицей с лавровой почетной ветвью. Композиция лаконична и уважительна!



Это несколько пространное отступление понадобилось для того, чтобы выделить менее удачные рисунки билетов МПС на свой праздник. В 1978, 1982, 1984 и 1986 годах на всех билетах-приглашениях довлел один и тот же рисунок скоростного электропоезда ЭР-200.

XXI век – это уже время ОАО «Российские железные дороги». В новом веке даже формат почтовых отправок иной, более крупный, солидный.

Помимо пригласительных билетов на праздники, было множество образцов железнодорожной графики, которая буквально расцвела в последние 30-40 лет, вбрасывая в нашу повседневную жизнь массу интереснейшей информации. Взять хотя бы лавину железнодорожных сюжетов на художественных конвертах Министерства связи СССР. Здесь, естественно, не были



стахановцев-кривоносовцев. Обычно к этому же дню Центральный Дом техники НКПС готовил красочную выставку «СССР – великая железнодорожная держава». Она подробно знакомила публику с работой железных дорог, рассказывала о достижениях советского транспорта.

В 18 ч. в заполненном до отказа Зеленом театре начинался праздничный митинг, который транслировался на всю страну – тогда это было новинкой. На нем присутствовали нарком путей сообщения, начальники дорог, лучшие люди транспорта. Митинг проходил на высоком подъеме, звучали речи, здравницы. Так широко в стране до той поры не отмечали ни один профессиональный праздник. По сообщениям прессы, около 300 тыс. человек побывали в парке имени Горького. Практически весь громадный и так любимый тогда парк принадлежал железнодорожникам: после торжественной части веселились допоздна. Парк просто звенел песнями, у всех на слуху были прекрасные лирические мелодии наших композиторов-песенников о родной стране, ее столице, светлом будущем, что виделось где-то совсем близко. Весь вечер в аллеях и на набережной Москвы-реки играла музыка, под задорную медь духовых оркестров ноги сами просились в круг танцующих. Словом, праздник с его многочисленными зрелищами, турнирами, цирком, состязаниями спортсменов «Локомотива», встречами с любимыми артистами, писателями и поэтами удался на славу.

Но мирная созидательная жизнь нашей страны была нарушена вероломным нападением фашистских захватчиков. В День железнодорожника 3 августа

1941 г. по инициативе ряда дорог был проведен массовый воскресник. В нем приняли участие свыше 1,5 млн. железнодорожников, в том числе 200 тыс. тружеников Московского узла. Заработанные в тот день средства были перечислены в фонд обороны. На все годы войны и последующего восстановления народного хозяйства День железнодорожника для страны стал днем особо ударного труда, направленного на восстановление и подъем разрушенного войной транспорта.

Что же касалось празднования Дня железнодорожника в последующие, мирные годы, то многое стало жестко регламентироваться, какая-то живинка и непосредственность пропали. Хотя в Москве по-прежнему торжественные заседания МПС СССР и ЦК профсоюза железнодорожников обычно проходили в лучших залах столицы: во Дворце спорта Центрального стадиона им. В.И.Ленина, в Кремлевском Дворце съездов, в Государственном концертном зале «Россия» или в родном ЦДКЖ. На сети в железнодорожных клубах и Домах культуры проходили свои дорожные и отделенческие празднования Дня железнодорожника. Запоминались они интересной программой, хорошей выдумкой и талантом организаторов и участников. А вот гуляния в ЦПКиО имени Горького или на аллеях ВДНХ после войны не привились, хотя тематические железнодорожные выставки традиционно там устраивались.

В преддверии круглой даты нашего отраслевого праздника можно твердо утверждать, что российские железнодорожники по праву гордятся им, своей славной историей.



забыты праздник железнодорожников, старая и новая транспортная техника, вокзалы страны.

А кто не любовался чередой шоколадных оберток, посвященной этапам строительства БАМа. Не обошла промграфика и фантики конфет с рисунками вокзалов, ценники на продукты железнодорожных буфетов с изображением летящих паровозов и др.

Не забудем весьма популярные яркие карманные календарики с видами род-

ной «чугунки». Это и многое другое выпускали государственные предприятия. Сегодня масса выпусков числится и за частниками. Интересны, например билеты железнодорожного выпуска игры



«Русское лото». Они имеют хорошо выполненные рисунки не только старой железнодорожной техники, но и столь популярных в свое время наградных знаков НКПС.

Рассказ о любопытных приметах времени можно продолжать. Кто-то их оценил и сберег. Большая благодарность всем, кто занимается этим важным для истории делом. Такие собрания позволяют еще и еще раз пережить прошлое.