

Е. В. Пчелов,
кандидат исторических наук,
заведующий кафедрой вспомогательных
исторических дисциплин и археологии Историко-
архивного института РГГУ, ведущий научный
сотрудник Института истории естествознания
и техники им. С. И. Вавилова РАН

ПУТИ СООБЩЕНИЯ ПО СУШЕ В ГЕРАЛЬДИКЕ СТАРИННОЙ И НОВОЙ

Александр Сергеевич Сенин — признанный специалист по истории транспорта в России (в первую очередь, железнодорожного), и поэтому обращение в сборнике, ему посвящённом, к обозначенной в заглавии теме представляется более чем уместным.

В первую очередь нужно остановиться на отечественной геральдике, прежде всего территориальной, которая системно стала формироваться в XVIII веке. Нет необходимости говорить о том, насколько огромное значение для экономической, экологической и культурной истории России (как и практически любой другой страны) имели пути сообщения, в том числе и по суше. Естественным образом пути сообщения должны были найти отражение и в территориальной символике, примером чему служит обилие гидрографических объектов, теми или иными способами представленных в городских гербах дореволюционной России¹. Но в отличие от водных путей сообщения сухопутные обозначены в российских гербах прошлого гораздо скромнее. Их изображения встречаются сугубо спорадически, причём среди этих единичных примеров можно выделить несколько типов символизации.

Один из них — это непосредственное изображение дорог как таковых. Оно встречается всего в двух городских гербах. Так, в гербе города Крестцы Новгородской губернии², утверждённом 16 августа 1781 г., — «две большие дороги, перешедшие одна другую, крестообразно, в зелёном поле; означают истинное имя сего нового города»³. Город Крестцы назван в указе новым, поскольку он получил этот ста-

тус только в 1776 г. Значение расположения города на перекрёстке дорог из Новгорода в Москву и из Пскова в Вологду подчёркивалось также сооружением в нём путевого дворца императрицы, а большинство жителей Крестцев занимались в те времена ямщицким промыслом.

Дороги в гербе изображались реалистично — они и обозначали характерные географические особенности, и выполняли функцию гласных фигур, символизируя само название города. Зелёное поле щита выглядело естественным, поскольку дороги сопровождались травой, а сами дороги, несмотря на то что их расцветка в описании герба отсутствовала, изображались золотыми (иногда натурального цвета).

Второй герб с изображением дороги — это герб города Новоалександровска Ковенской губернии, утверждённый 6 апреля 1845 г.⁴ Сам город был переименован Николаем I в честь своего сына и наследника будущего Александра II (прежнее название — Езёрсы, ныне Зарасай в Литве). В нижней части герба — «шоссе и при нём, на пригорке, обелиск, воздвигнутый в 1841 г. по Высочайшему повелению в память сооружённого Ковенского шоссе». Действительно, в первой половине 1830-х гг. было проведено Ковенское шоссе, соединившее Динабург (ныне Даугавпилс) с Ковно (Каунасом) на расстоянии 193 вёрст, на общем пути тракта Санкт-Петербург — Варшава.

На рисунке самого герба шоссе плохо видно, зато хорошо заметен обелиск, поставленный на ступенчатом возвышении на пригорке рядом с дорогой по проекту некоего Петра Штайнкелера. Обелиск изображался серебряным в лазуревом поле. К счастью, он сохранился до наших дней (менялись только памятные таблички на нём) и является одной из достопримечательностей Зарасая (сам город теперь имеет совсем другой герб).

Другой тип символизации сухопутных дорог — не реалистичное их изображение, а обозначение с помощью иных гербовых фигур, на них указывающих. Такая традиция представлена в ряде гербов, связанных с восточными регионами Российской империи и восточной торговли. В качестве «стандартной» фигуры здесь выступает верблюды, навьюченный товарами.

Впервые он появляется ещё в 1782 г. в гербе Челябинска. Этот герб удостоился утверждения 8 июня 1782 г. в составе комплекса гербов Уфимского наместничества⁵. В нём, в нижней части, «навьюченный

верблюд в знак того, что в сей город оных довольно с товарами при-
водят». Хотя в описании герба не указывались тинктуры, но в цвет-
ных изображениях верблюд был натурального цвета в серебряном по-
ле и стоял на зелёной земле. Изображался он в виде одногорбого вер-
блюда, т. е. дромедара.

В гербе Петропавловска Тобольской губернии (позднее Акмолин-
ской области, ныне областной центр Казахстана), утверждённом 7 сен-
тября 1842 г.⁶, в нижней половине «в серебряном поле на горе вер-
блюду, навьюченный двумя тюками наперевес и ведомый за верёвку Ази-
атцем». Сама фигура навьюченного верблюда и серебряное поле щита,
безусловно, отсылали к гербу Челябинска, но, в отличие от него, в гер-
бе Петропавловска были изображены двугорбый верблюд (бактриан),
а также ведущий его вьючник в восточном одеянии. Двугорбый верблюд
прямо отсылал к Средней Азии, а гора, по-видимому, означала Кокше-
таускую возвышенность, расположенную к югу от Петропавловска.

23 ноября 1851 г. был утверждён герб Семипалатинска (на момент
утверждения герба Томской губернии, затем центр Семипалатинской
области, ныне Семей в Казахстане)⁷. Его официальное описание та-
ково: «На лазоревом поле щита золотой навьюченный верблюд и над
ним серебряные луна и пятиугольная звезда». Этот герб был состав-
лен на основании местного проекта городского герба, в одной из ча-
стей которого был изображён верблюд «с навьюченными на нём тю-
ками в знак торговли на караванах с соседними азиатами⁸, т. е. кара-
ванной торговли с народами Средней Азии. Это был также дромедар,
но от своего челябинского собрата герб отличался лазуревым полем
щита, цветом самого верблюда и восточными символами — полумеся-
цем со звездой над ним. Караванная торговля, связывавшая Западный
Китай с Россией по Великому Шёлковому пути, таким символическим
образом была со всей очевидностью отражена в этом гербе.

Последние торговые верблюды появились в гербах среднеазиат-
ских городов уже в начале XX века. В гербе города Красноводска За-
каспийской области (ныне Туркменистан), утверждённом 22 октя-
бря 1908 г.⁹, «в червлёном щите серебряный пояс, обременённый тре-
мя навьюченными натуральными верблюдами в ряд. Пояс сопрово-
ждают: сверху — золотая о шести лучах звезда, снизу — свернувшаяся
в кольцо таковая же рыба». Город расположен на побережье Каспий-
ского моря, и пояс с верблюдами бактрианами, составляющими кара-

ван, надо думать, символизирует торговое значение города, к которому ведут сухопутные пути Средней Азии.

В гербе Казалинска Сыр-Дарьинской области (ныне Казалы, Казахстан), утверждённом 21 апреля 1909 г.¹⁰, «в чёрном щите, на золотой земле, натуральный навьюченный верблюд, сопровождаемый сверху золотым трезубцем». Этот верблюд изображён в виде дромедара, но, в отличие от своих более «ранних» собратьев, показан в движении, а не стоящим. Казалинск находится на берегу Сырдарьи, недалеко от её устья и когда-то существовавшего Аральского моря. Ясно, что и в данном случае идущий верблюд означал азиатскую сухопутную торговлю и расположение города на торговых путях.

14 апреля 1910 г. был утверждён герб города Джизак Самаркандской области (ныне Узбекистан)¹¹, в котором «в серебряном щите, наверху червлёный крепостной (зубчатый) пояс, внизу чёрный навьюченный верблюд». Цвет поля щита напоминает гербы Челябинска, Петропавловска и Красноводска, но цвет верблюда дромедара (как и в гербах Челябинска, Семипалатинска и Казалинска) не натуральный, а чёрный (на рисунке герба из «Полного собрания законов Российской империи» верблюд изображён очень реалистично). Крепостная стена отсылает к этимологии названия («маленькая крепость») и к реальному состоянию города в XIX веке. Верблюд же вновь означает транзитную торговлю, поскольку Джизак с древних времён был важным пунктом на Великом шёлковом пути.

Итак, во всех этих случаях в городских гербах нашли отражение торговые пути, связывавшие Азию с Европой и, следовательно, важнейшие сухопутные дороги, проходившие в восточных регионах Российской империи.

Более современные способы передвижения в российской дореволюционной геральдике могли изображаться лишь условно (например, в виде крылатого колеса в родовых и личных гербах), но и их присутствие в городских гербах не прослеживается. Основанием для такого положения служили официальные правила Гербового отделения Департамента Герольдии 1859 года, в которых говорилось, что «гербы суть эмблемы, составленные по известным средневековым геральдическим правилам», и потому «все встречающиеся в гербах фигуры должны непременно иметь средневековую форму, почему в эмблемы гербов нельзя допускать... паровых машин, пистолетов, ружей и дру-

гих новейших предметов»¹². Понятно, что в соответствии с этим никак не мог быть утверждён самобытный проект герба города Асхабада (позднее Ашхабада, Ашгабата), в котором в верхней части был изображён торговый караван верблюдов, а в нижней — железная дорога с едущим по ней поездом¹³.

Иная ситуация сложилась в зарубежной геральдике. По подсчётам В. В. Мишина, в мировой территориальной геральдике насчитывается более 50 гербов с символами железнодорожного транспорта, чуть меньше, чем с символами наземного транспорта, и существенно меньше, чем с символами водного (таковых более 850)¹⁴. Такое соотношение, кстати, характерно и для русской дореволюционной территориальной геральдики, где водные пути сообщения представлены во много раз богаче, нежели сухопутные. В части гербов железнодорожный транспорт представлен с помощью изображений колёс, в т. ч. характерных для локомотивов или крылатых, в других случаях можно увидеть изображения железнодорожного полотна, паровозов и локомотивов более высокого уровня¹⁵. Наиболее старым среди гербов последней группы является герб английского города Суиндона, утверждённый в 1901 г. Здесь изображение паровоза представлено в главе щита, а крылатое колесо — в одной из частей¹⁶. Суиндон является не только важным транспортным узлом Англии, но и старым центром по производству локомотивов, благодаря которому город и получил своё развитие.

Паровозы изображены также в гербах английских городов Дарлингтона (также в главе щита, подобно гербу Суиндона; в городе была открыта первая английская железная дорога и позднее основан крупный паровозостроительный завод) и Эшфорда (в Суррее), португальских районов Дойш Портуш и Вилар-Формозу, канадского города Лондон (в качестве нашлемника; там тоже было налажено производство локомотивов). В некоторых случаях локомотивы изображены в изометрии (для геральдики мало характерной) и в составе целого поезда, как в гербах французского города Ран-де-Флье (получившего развитие благодаря железнодорожной станции на магистрали Париж — Кале) или города Оруро в Боливии (через этот город прошла первая железная дорога страны). Изображения локомотивов встречаются даже в африканской геральдике (герб города Гверу в Зимбабве¹⁷). Конечно, реалистичные изображения локомотивов и поездов в пейзаже, представляющие собой в большей степени картинку, неже-

ли герб, присутствуют в геральдике современного времени и в странах с неорганичной для них геральдической культурой.

В советский период в городской псевдогеральдике железнодорожный транспорт также получил некоторое отражение. Так, в гербе Барановичей 1981 года был изображён стилизованный золотой паровоз в красном поле, перешедший в более реалистичном виде и в современный герб¹⁸. Это объясняется тем, что сам город обязан своим развитием построенной к 1871 г. Московско-Брестской железной дороге. Уже в наше время традицию продолжил другой белорусский город — Осиповичи, возникший благодаря железнодорожной станции на Либаво-Роменской железной дороге, построенной К. Ф. фон Мекком. В гербе Осиповичей, утверждённом в 2005 г., чёрный локомотив в серебряном поясе¹⁹.

В 1968 г. был создан герб литовского города Кайшядорис, вскоре упразднённый и возрождённый уже в 1996 г.²⁰ Этот город также обязан своим развитием строительству железнодорожной линии Кайшядорис — Лиепая на магистрали, связывавшей Санкт-Петербург с Варшавой. Изобразительное решение герба оказалось чрезвычайно удачным. В чёрном щите помещены расположенные друг над другом и движущиеся в противоположные стороны стилизованные изображения четырёх серебряных скачущих коней. У них длинные, волнообразные, развевающиеся гривы и круглые красные глаза. Серебряные скачущие кони означают поезда, их гривы словно паровозный дым, а глаза как паровозные фонари. Серебряный цвет коней обозначает металл железнодорожных составов, а чёрный цвет поля — уголь, который когда-то служил паровозным топливом. Сама же железнодорожная развилка показана разнонаправленным движением коней. Так с помощью символического языка представлена местная городская специфика, которую в ином случае можно было бы показать с помощью более-менее реалистичной картинки.

В современной российской геральдике железные дороги также могут быть обозначены разными способами, порой даже не всегда очевидными. Если изображение локомотивного колеса в гербе города Унеча Брянской области можно считать вполне традиционным (город возник в конце XIX века после строительства железнодорожной станции на участке Полесской железной дороги от Гомеля до Брянска²¹, то в «тонком» серебряном и чёрном поясе герба Новосибирска,

представляющем собой, по сути, просто линию, сложно усмотреть знаменитую Транссибирскую магистраль²². К сожалению, современным отечественным геральдистам ещё очень далеко до высокой геральдической культуры дореволюционной России.

Примечания

- ¹ Подробнее см.: *Пчелов Е. В.* Пути сообщения в территориальной и городской геральдике Московского царства и Российской империи // Журнал регионалистики, культуры, истории науки: Сб. статей к 70-летию доктора исторических наук И. Н. Юркина / ИИЕТ им. С. И. Вавилова РАН. М., 2023. С. 345–357.
- ² О нём см.: *Истомина Э. Г.* Крестцы. Новгород, 1968.
- ³ ПСЗ РИ-1. Т. XXI. СПб., 1830. № 15 209. С. 222. Ср.: *фон Винклер П. П.* Гербы городов, губерний, областей и посадов Российской империи. СПб., 1900. С. 78.
- ⁴ ПСЗ РИ-2. Т. XX. Отд. 1. СПб., 1846. № 19 084. С. 449. Ср.: *фон Винклер П. П.* Указ. соч. С. 104.
- ⁵ ПСЗ РИ-1. Т. XXI. № 15427. С. 579. Ср.: *фон Винклер П. П.* Указ. соч. С. 165.
- ⁶ ПСЗ РИ-2. Т. XVII. Отд. 2. СПб., 1843. № 16351. С. 230–231. Ср.: *фон Винклер П. П.* Указ. соч. С. 119.
- ⁷ ПСЗ РИ-2. Т. XXVI. Отд. 2. СПб., 1852. № 25767. С. 136. Ср.: *фон Винклер П. П.* Указ. соч. С. 135.
- ⁸ *Соболева Н. А.* Российская городская и областная геральдика XVIII–XIX вв. М., 1981. С. 130.
- ⁹ ПСЗ РИ-3. Т. XXVIII. Отд. 1. СПб., 1911. № 31079. С. 767–768.
- ¹⁰ ПСЗ РИ-3. Т. XXIX. Отд. 1. СПб., 1912. № 31731. С. 271–272.
- ¹¹ ПСЗ РИ-3. Т. XXX. Отд. 1. СПб., 1913. № 33359. С. 528.
- ¹² См.: *Борисов (Ильин) И. В.* Родовые гербы России. М., 1997. С. 86.
- ¹³ Геральдикум: сайт. URL. <https://heraldicum.ru/turkmen/towns/ashabat.htm>. Официально утверждённый в 1908 г. герб этого города был иным.
- ¹⁴ *Мишин В. В.* Символы транспорта в территориальной геральдике // Гербовед. 2004. № 67. С. 77.
- ¹⁵ Там же. С. 86–87.
- ¹⁶ Изображения этого и других упоминающихся гербов представлены в приложении к статье В. В. Мишина на цветной таблице 10.
- ¹⁷ С этим городом связана интересная история подготовки местного спортсмена-марафонца к Олимпийским играм 1968 года, обгонявшего курсировавший между городами Гверу и Селукве (Шуругви) пассажирский поезд.
- ¹⁸ См.: Геральдикум: сайт. URL. <https://heraldicum.ru/belarus/subjects/towns/baranov.htm>.
- ¹⁹ См.: Геральдикум: сайт. URL. <https://heraldicum.ru/belarus/subjects/towns/osipovic.htm>.
- ²⁰ *The heraldry of Lithuania / Compiled by Edmundas Rimša.* Vilnius, 2008. P. 195–196.
- ²¹ См.: Геральдикум: сайт. URL. <https://heraldicum.ru/russia/subjects/towns/unecha.htm>. В псевдогербе советского времени было изображение локомотива анфас.
- ²² См.: Геральдикум: сайт. URL. <https://heraldicum.ru/russia/subjects/towns/novosib.htm>.