

«Не зная прошлого, невозможно понять смысл настоящего и цели будущего»

М. Горький.



Международная премия
имени академика В.П. Глушко
«За пропаганду науки
в литературе»

Петербургский Коллекционер

Издаётся с декабря 1995 г.

№5(103) октябрь 2017 г.



Содержание номера:



НОВОСТИ 4

БОНИСТИКА

Наследие 1-го Российского страхового общества. Дмитрий Суетин 6

Денежный знак 500.000 рублей Армении 1922 года. Александр Рубинов 10

Необычный проект 1940 года. Андрей Богданов 13

НУМИЗМАТИКА

Российские нумизматы конца XIX – начала XX в.: А.А. Карзинкин (1863–1931). Сергей Зверев..... 15

Словарь коллекционера русских монет XVIII – XXI веков. Ярослав Адрианов..... 25

Дополнения к альбому-каталогу российских фальшивых монет. Ярослав Адрианов..... 33

Медь, которая дороже золота... Ярослав Адрианов..... 35

Продукция Ленинградского монетного двора за 1977 год. Никита Моисеенко..... 36

Ценник на юбилейные и памятные монеты России. Дрободько О. А., Калинин Д. А. 43

Ценник на юбилейные и памятные монеты Японии. Дрободько О. А., Калинин Д. А. 44

Ценник на юбилейные и памятные монеты Китая. Дрободько О. А., Калинин Д. А. 45

ФАЛЕРИСТИКА

Из музея Конной Гвардии (продолжение). Татьяна Ильина..... 46

История одной традиции: Гатчинский семейный вечер. Ян Януш..... 58

История спорта СПб–Ленинграда в знаках и жетонах. Конный спорт. Владимир Холкин..... 59

Разновидности депутатских и ЦИКовских знаков Туркменской ССР. Владимир Чернецкий 63

Орден «За патриотический подвиг». Олег Сыромятников..... 72

Тихоокеанское Высшее Военно-Морское училище. Геннадий Колевид..... 73

Государственные премии СССР в области литературы. Иван Якушев 80

Награды негосударственных структур безопасности. Юрий Курганский..... 85

КНИЖНАЯ ПОЛКА..... 93

УНИФОРМОЛОГИЯ

Типы вензелей императрицы Марии Фёдоровны на знаках различия одноименного ведомства.

1897—1910. Кирилл Сологуб, Кирилл Васильев 95

Наружные отличия отпускных и запасных нижних чинов. Кирилл Сологуб..... 99

Марсова звезда. Александр Орлов..... 102

Советский Красный Крест 1918–1930. Леонид Токарь 111

ПАРОВОЗ НА БАНКНОТЕ

Необычный проект 1940 года



Фонды Гознака обладают уникальными материалами по истории отечественных бумажных денег. Это образцы бон, проектные рисунки, пробные оттиски, сделанные на разных стадиях разработки проектов по выпуску банкнот. Большинство из них ещё не было опубликовано и изучено. Некоторые предметы более известны. Например, эскизы бумажных денег с портретами революционеров и партийных деятелей, выполненные в 1940 году. Весной текущего года на XIX Всероссийской нумизматической конференции сотрудниками музея был сделан доклад об этой серии, и основные общие сведения о ней можно найти в опубликованных тезисах.

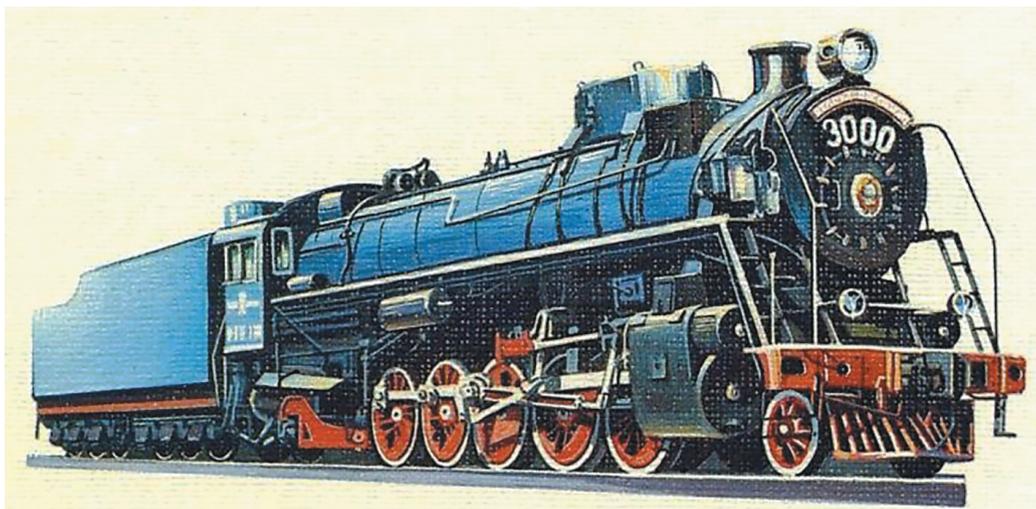
Банкноты планировали выпустить в 1942 году, вероятно, к 25-летию Октябрьской революции. Если бы не помешала война, в обращение выпустили бы одни из самых красивых и информационно насыщенных банкнот за всю историю существования советского государства. Не ставя перед собой цели рассказать обо всех рисунках этой серии, остановимся на одном из этих эскизов – проектном рисунке билета Государственного банка СССР достоинством 10 червонцев, выполненном И. И. Дубасовым 24 сентября 1940 года. (Илл. 1)

На его лицевой стороне можно увидеть портрет Ф. Э. Дзержинского, на обороте – паровоз на фоне индустриального пейзажа. Композиция вполне объяснима. Феликс Эдмундович Дзержинский – один из главных деятелей Советского государства, знаменитый председатель ВЧК, умерший ещё в 1926 году, а значит – «безопасный» для помещения на купюре, поскольку культ его давно сложился, и в «опалу» он попасть уже не мог.

Помещение паровоза на обороте тоже логично – Ф. Э. Дзержинский некоторое время возглавлял ведомство путей сообщения. Кроме того, в 1930-е годы, по образному выражению одного из исследователей, «страна жила паровозами». Железные дороги модернизировались, выпускались новые модели грузовых, пассажирских, маневровых локомотивов – пока, в основном, на паровой тяге. В конструкторских бюро проектировались новые машины, которые были мощнее, быстрее, экономичнее своих предшественников. Руководством страны уделялось железным дорогам самое пристальное внимание. Во главе НКПС – наркомата путей сообщения – был в 1935 году поставлен «железный нарком» – Л. М. Каганович, один из ближайших соратников вождя.



Илл. 1. И. И. Дубасов. Проектный рисунок билета Государственного банка СССР достоинством 10 червонцев. 1940 г.



Илл. 2. Грузовой паровоз серии ФД

Неудивительно, что в 1937 году паровозы ФД и ИС были отправлены на Всемирную выставку в Париже, где ИС получил Гран-при. Предполагалось, что именно эти два паровоза составят основу локомотивного парка железных дорог СССР в ближайшие годы, придя на смену устаревшим, маломощным и неэффективным машинам. О полном переводе тяги на электрическую и дизельную тогда не думали — эта цель появится позже, в 1950-е — 1960-е годы.

Магистральные паровозы ФД и ИС были разными, хотя многие их детали были унифицированы. ИС — локомотив, предназначенный для вождения пассажирских поездов, ФД — грузовых. Соответственно разными были и их характеристики — мощность, максимальная скорость, осевая формула, диаметр ведущих колёс. Последнее — самое заметное внешне: у пассажирского паровоза колёса гораздо больше, так как ему нужна скорость, но не нужна излишняя мощность, в отличие от грузового.

Кроме этих гигантов, в те годы выпускались и другие локомотивы. Их было принято называть именами вождей. Например, паровозы семейства СО — «Серго Орджоникидзе», АА — «Андрей Андреев» (нарком путей сообщения в 1931–1935 гг.), электровозы ВЛ — «Владимир Ленин». Опытный пассажирский электровоз решили назвать в честь всего Политбюро ЦК ВКП(б) и окрестили ПБ21. ФД и ИС не были исключением — первый был назван в честь Ф. Э. Дзержинского, второй — в честь И. В. Сталина.

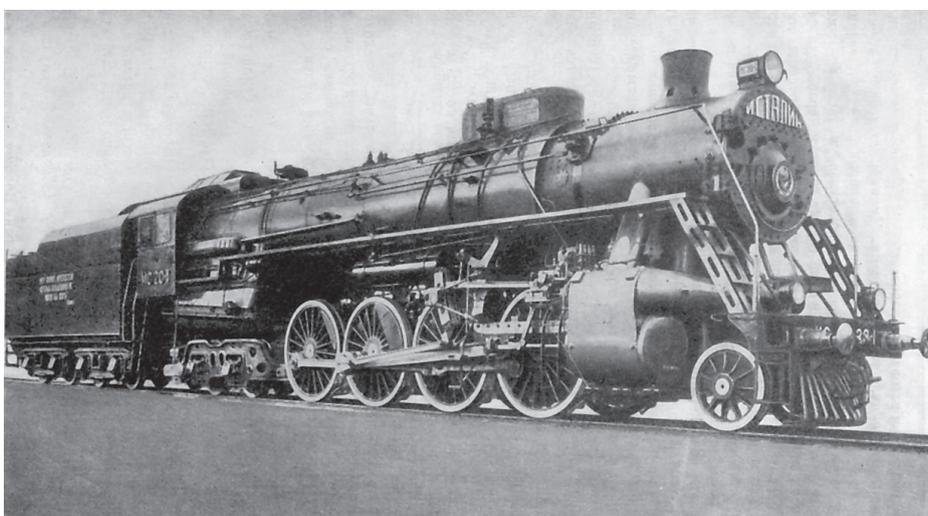
После такого «экскурса» в историю железнодорожной техники тех лет присмотримся к эскизу банкноты. Нет никакого сомнения, что показанный на ней паровоз — это пассажирский ИС, а не грузовой ФД (Илл. 2–3¹). Достаточно взглянуть на колёса — много больше, чем у ФД, и на количество осей. У ФД ведущих колёс не четыре, а пять, а под кабиной не две, а одна поддерживающая ось. Изображение пассажирского магистрального паровоза на фоне индустриального пейзажа на банкноте с портретом Ф. Э. Дзержинского выглядит нелогичным. Гораздо уместнее было бы поместить изображение паровоза ФД — он и грузовой, и назван в честь того, кто изображён на лицевой стороне. Попробуем объяснить это.

Допустим, художник планировал поместить изображение и ошибся, перепутав машины. Это предположение не выдерживает критики. Во-первых, И. И. Дубасов внимательно относился к элементам своих рисунков. В 1936 году ему пришлось переделывать фигуру красноармейца для трёхрублёвой банкноты четыре раза, изменяя элементы снаряжения бойца с учётом последних новшеств. Во-вторых, паровоз ИС имел отличительный признак, который был хорошо виден и неподготовленному человеку, не разбиравшему-

ся в осевых формулах и размерах колёс. Это — накладная надпись «И. Сталин», которая помещалась над дверцей дымовой коробки и была хорошо видна. Её начали демонтировать только после XX съезда КПСС, но в 1940 году она красовалась на всех машинах, выпущенных к тому времени. Кстати, она хорошо видна на почтовой марке, изданной Гознаком в начале 1941 года в серии «Индустриализация СССР» (Илл. 4).

Следовательно, остаётся предположить, что художник умышленно поместил на проект банкноты паровоз ИС, а не ФД, «обезличив» его. Причина тому могла быть только идеологическая — нужно было ненавязчиво, но твёрдо напомнить людям о вожде народов. Показательно, что среди проектов 1940 года нет ни одного с портретом И. В. Сталина — по-видимому, вождь не давал согласие изображать себя на деньгах, а художники Гознака (или кто-то ещё) решили «раскрыть тему» таким необычным образом.

Эта версия подтверждается другими примерами. На проект билета достоин-



Илл. 3. Пассажирский паровоз серии ИС

ством один червонец (с изображением Ленина) художник поместил изображение трактора С-65 «Сталинец» и прицепного комбайна «Сталинец-1», на проект трёх червонцев (тоже с портретом Ленина) — ледокол «И. Сталин». Конечно, в этих случаях утверждать о том, что это было сделано намеренно, труднее — в те годы в СССР многие технические новинки называли именем Сталина. Но в случае с паровозом на проекте И. И. Дубасова, по нашему мнению, это было сделано специально — с целью показать «незримое присутствие» вождя на новых банкнотах.

Увидеть проект банкноты с портретом Ф. Э. Дзержинского и другие проекты этой серии можно в экспозиции «История денег» АО «Гознак» в Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге.



Илл. 4. Почтовая марка серии «Индустриализация СССР», 1941 г.

¹ На илл. 3. приведена фотография первого ИС — ИС20-01, построенного в 1932 году. Она была опубликована в книге Л. Б. Януша «Русские паровозы за 50 лет» (М., Л., 1950), но сделана раньше. Сравнение фотографии и рисунка Дубасова позволяет предположить, что именно её художник взял за основу.

**Андрей Богданов (С.-Петербург),
ведущий специалист Экспозиционно-выставочного
центра АО «Гознак»**