

Вестник

Томского государственного

университета

№ 356

Март

2012

- ФИЛОЛОГИЯ
- ФИЛОСОФИЯ, СОЦИОЛОГИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ
- ИСТОРИЯ
- ПРАВО
- ЭКОНОМИКА
- ПСИХОЛОГИЯ И ПЕДАГОГИКА
- БИОЛОГИЯ
- НАУКИ О ЗЕМЛЕ

НАУЧНО-РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ ТОМСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

Майер Г.В., д-р физ.-мат. наук, проф. (председатель); **Дунаевский Г.Е.**, д-р техн. наук, проф. (зам. председателя); **Ревушкин А.С.**, д-р биол. наук, проф. (зам. председателя); **Катунин Д.А.**, канд. филол. наук, доц. (отв. секретарь); **Аванесов С.С.**, д-р филос. наук, проф.; **Берцун В.Н.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Гага В.А.**, д-р экон. наук, проф.; **Галажинский Э.В.**, д-р психол. наук, проф.; **Глазунов А.А.**, д-р техн. наук, проф.; **Голиков В.И.**, канд. ист. наук, доц.; **Горцев А.М.**, д-р техн. наук, проф.; **Гураль С.К.**, д-р пед. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Демин В.В.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Ершов Ю.М.**, канд. филол. наук, доц.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Кривова Н.А.**, д-р биол. наук, проф.; **Кузнецов В.М.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Кулижский С.П.**, д-р биол. наук, проф.; **Парначёв В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Портнова Т.С.**, канд. физ.-мат. наук, доц., директор Издательства НТЛ; **Потекаев А.И.**, д-р физ.-мат. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Пчелинцев О.А.**, зав. редакционно-издательским отделом ТГУ; **Сахарова З.Е.**, канд. экон. наук, доц.; **Слизов Ю.Г.**, канд. хим. наук, доц.; **Сумарокова В.С.**, директор Издательства ТГУ; **Сущенко С.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Тарасенко Ф.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Татьянин Г.М.**, канд. геол.-минер. наук, доц.; **Унгер Ф.Г.**, д-р хим. наук, проф.; **Уткин В.А.**, д-р юрид. наук, проф.; **Черняк Э.И.**, д-р ист. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.; **Шрагер Э.Р.**, д-р техн. наук, проф.

НАУЧНАЯ РЕДАКЦИЯ ВЫПУСКА

Галажинский Э.В., д-р психол. наук, проф.; **Гураль С.К.**, канд. филол. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Кулижский С.П.**, д-р биол. наук, проф.; **Парначёв В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Черняк Э.И.**, д-р ист. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.

Журнал «Вестник Томского государственного университета» включён в «Перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук» (http://vak.ed.gov.ru/ru/help_desk/list/)

К ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЧТЫ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (КОНЕЦ XIX – СЕРЕДИНА XX в.)

Рассматривается история становления и развития железнодорожных почтовых перевозок в Западной Сибири в период с конца XIX в. до середины XX в. Сибирская железная дорога стала основным средством почтовых перевозок на восточных окраинах страны, служила она и для доставки международной корреспонденции. Особое внимание уделяется конструкции почтовых вагонов и маршрутам их следования. Анализируются общее состояние и эволюция парка почтовых вагонов в Западной Сибири, а также кадры почтовой службы.

Ключевые слова: железнодорожная почта; почтовые вагоны; Западная Сибирь; Транссибирская магистраль.

Развитие железнодорожного транспорта в Российской империи во второй половине XIX в. вызвало перемены в процессе перевозки, сортировки и доставки значительной части почтовой корреспонденции. Быстрота перевозки почты по железной дороге, точность движения поездов, почти не зависевшая от времени года, лучшая сохранность почтовых отправок в пути, возможность производить разбор корреспонденции в дороге – все это оказало большое влияние на характер почтовых отношений и развитие почтовой связи [1. С. 138–139]. С появлением железных дорог в России почтовое ведомство воспользовалось новой возможностью для перевозки корреспонденции. История перевозки почты по железным дорогам берет свое начало с 1837 г. – времени открытия первой Царскосельской железной дороги. По новому Почтовому уставу с 1857 г. железные дороги обязывались бесплатно перевозить корреспонденцию в каждом пассажирском поезде [2. С. 39]. 8 мая 1863 г., согласно распоряжению Главного управления почт, на железнодорожных станциях Николаевской железной дороги, где почтовые поезда имели остановки, для удобства населения были установлены почтовые ящики. Их очистка возлагалась на чиновников почтовых вагонов, следовавших мимо [3. С. 12].

Перевозка почты по железной дороге в России потребовала образования особого обслуживающего состава – разъездных чиновников и разъездных почтальонов. В 1869 г. они составили специальное учреждение – Управление перевозкой почты по железным дорогам. Этот год можно считать началом организации железнодорожной почты в России. В 1891 г. все железные дороги соединили в 8 участков – отделов перевозки почты. Перевозка корреспонденции по железным дорогам с управлением и отделами составляла самостоятельную часть почтового ведомства, не подчинявшуюся почтово-телеграфным округам [1. С. 124]. Более того, реформа 1880-х гг. по объединению почтового и телеграфного ведомств не затронула железнодорожную почту.

В 1891 г. состоялась закладка Великого сибирского рельсового пути во Владивостоке, затем, навстречу ему, в Челябинске. Транссибирская железнодорожная магистраль должна была решить две основные задачи: военно-административную и хозяйственную. Магистраль прокладывалась не только для обслуживания сибиряков, но и для выхода к Тихому океану, Китаю и Японии. Для развития экономики Сибири и Дальнего Востока проведение магистрали давало большие преимущества. Железная дорога способствовала росту переселенческого движения в Сибирь, так как упрощались пассажирские перевозки. За 20 лет с 1897 г. сюда

из европейской части России прибыло около 4 млн человек [4. С. 8]. В свою очередь прирост населения влиял на увеличение объемов переписки. Сибирская железная дорога облегчила доставку почты в Сибирь и обратно, увеличилась скорость получения корреспонденции. У сибирских ямщиков появились серьезные конкуренты, способные доставить почту и грузы во многие населенные пункты гораздо быстрее их. Почту стали перевозить в железнодорожных вагонах, предназначенных не только для перемещения почтовых отправок, но и для их обработки и обмена в пути следования. К 1902 г. Сибирская железная дорога располагала 30 четырехосными почтовыми вагонами [5. С. 104]. В целом же к 1 января 1904 г. в Российской империи имелось 590 почтовых вагонов [6].

Основные маршруты почтовых вагонов имели порядковые номера. Прямой и обратный маршруты получали соответственно нечетный и четный номера. В период с 1891 по 1902 г. в Западной Сибири были открыты следующие маршруты: № 167–168 (Челябинск – Омск), № 169–170 (Екатеринбург – Тюмень), № 185–186 (Омск – Обь), № 187–188 (Обь – Красноярск), № 189–190 (Таежная – Томск). Обычно для каждого маршрута существовал свой почтовый штампель с номером, хотя были и исключения. Так, для маршрута № 189–190 действовал почтовый штампель без номера. Обычно такой штампель имел в верхней части обозначение начального и конечного пунктов маршрута, а внизу слово «ВАГОНЪ» [2. С. 41, 52, 53, 57].

В начале XX в. почтовая корреспонденция доставлялась по железной дороге в холщовых и кожаных мешках. Тару, в которой принимали и сдавали отправления, называли почтовыми вещами, к ним относились мешки, сумки, баулы, чемоданы [7. С. 12]. В частности, в кожаных вещах и тюках отправлялась страховая и посылочная корреспонденция из прижелезнодорожных почтовых станций. Эта корреспонденция следовала в места, лежавшие за пределами открытой пересылки. Например, в 1908–1909 гг. из Кургана (Тобольская губерния) почта в кожаных вещах и тюках пересылалась в Красноярск и Самару, из Омска – в Иркутск, Томск, Лиски, Пензу, Самару, Харьков и Санкт-Петербург, из Петропавловска (Акмолинская область) – в Самару, Москву и Санкт-Петербург и т.д. [8. Л. 11–12].

В качестве другого примера можно привести циркуляр Главного управления почт и телеграфов от 11 апреля 1907 г., адресованный почтдиректорам, начальникам почтово-телеграфных округов и начальникам отделов перевозки почт по железным дорогам. В нем отмечалось, что за почтово-телеграфными учре-

ждениями числилось в долгу более 11 500 холщовых мешков [9. Л. 5]. В ноябре 1909 г. из счетной экспедиции Московского почтамта на имя начальника Омского почтово-телеграфного округа пришла телеграмма о том, что учреждения, с которыми Московский почтамт обменивался корреспонденцией, не возвращали вовремя кожаные вещи, а иногда задерживали их на несколько месяцев [10. Л. 7]. Таким образом, несвоевременное возвращение тары для перевозки почтовой корреспонденции сибирскими чиновниками вызывало нарекания из центра.

Сибирские учреждения связи и транспорта активно взаимодействовали между собой. Причем в 1902 г. почтово-телеграфные расходы городских железнодорожных станций Барнаула (192,83 руб.), Бийска (201,04 руб.) и Семипалатинска (176,48 руб.) значительно превысили расходы Омской железнодорожной станции (26,23 руб.) (подсчитано по: [5. С. 196, 198, 199, 201]). Можно предположить, что это было связано с большей удаленностью этих городов от центра и от главной линии Транссиба. Благодаря появлению почтовых железнодорожных вагонов ускорились почтовые операции. Так, в дореволюционный период обмен корреспонденцией во многих почтовых отделениях Сибири, как правило, происходил один раз в неделю, зато в тех почтово-телеграфных конторах, которые обменивали почту с почтовыми вагонами, – один раз в день (например, в Томской конторе) [11. С. 283].

Через Сибирь перевозилась и международная корреспонденция. Так, в статье К. Чена отмечено, что почта перевозилась из Китая в Европу и обратно по Транссибирской магистрали [12]. Российская почтовая администрация объявила об открытии с 1 октября 1903 г. почтовых перевозок по Транссибу. На конвертах этой категории часто встречалась выполненная от руки почтовая пометка «Через Сибирь». С открытием этого почтового маршрута время прохождения письма из Китая в любую европейскую страну не стало превышать трех недель. Тогда как раньше почта из Китая в Англию шла через Суэцкий канал от 40 до 60 суток. Правда, в связи с нестабильной политической обстановкой в России в 1904–1907 и 1918–1923 гг. маршрут «Через Сибирь» неоднократно закрывался и открывался вновь. Кроме того, в течение 1914–1919 гг. в связи с Первой мировой войной железнодорожный транспорт в России использовался в основном для военных целей, поэтому в эти годы перевозка международной почты с пометкой «Через Сибирь» производилась нерегулярно. Из-за нарушения перевозок китайская почта вынуждена была пользоваться более длинным маршрутом «Через Суэц». Тем не менее автор статьи отмечал, что маршрут «Через Сибирь» сыграл большую роль в оживлении и совершенствовании почтовых связей. Имеются также сведения о том, что в 1909–1910 гг. по сибирскому маршруту шла почта, направлявшаяся из Китая в США [Там же. С. 53–55].

Особый интерес представляет конструкция почтовых вагонов, которая отличалась от таковой пассажирских и багажных. Первый почтовый вагон появился в Англии в январе 1838 г. [2. С. 39]. В России в 1860–1900 гг. почтовые вагоны строили в основном трехосными, позднее четырехосными. Имелось небольшое число двухосных

почтовых вагонов, обычно перестроенных из пассажирских [13]. Подобная практика переделки пассажирских вагонов в почтовые ввиду их нехватки существовала и в Сибири в 1920-е гг., что подтверждается архивными документами. Так, в 1925 г. в Новониколаевск из Москвы поступили специальные инструкции и правила переделки и ремонта вагонов. Этими вопросами в то время заведовал Наркомат путей сообщения [14. Л. 10, 11, 13]. Для направлений с незначительным объемом почтовых перевозок строили смешанные вагоны, в которых одна часть отводилась для почты, другая – для пассажиров или багажа. Внутри кузова почтового вагона обычно размещали одну-две неотапливаемые кладовки для почтовых отправок и отделение, оборудованное столом и шкафами для сортировки и раскладки корреспонденции и печью сухого отопления. Туалет располагался рядом с отделением. У трехосного почтового вагона имелся открытый тамбур. Кладовые размещались по концам кузова, их загружали корреспонденцией через двери, устроенные в боковых стенах. Посередине кузова находилось отделение для выполнения почтовых операций.

С 1900 г. стали строить почтовые вагоны с закрытым тамбуром и удобными диванами для отдыха разъездных почтовых работников. В 1906 г. проектировали почтовые вагоны со входом в середине кузова и открытой площадкой на его конце. Это позволяло использовать площадку как тормозную (при ручном торможении) и для охраны вагона. Такой вагон был оборудован водяным отоплением и остекленной надстройкой на крыше, благодаря которой в почтовое отделение проникало много света. В четырехосном смешанном вагоне постройки 1912 г. половину кузова занимало почтовое отделение с кладовой, а другая половина предназначалась для пассажиров [13].

В 1913 г. общая протяженность почтовых железнодорожных путей в России составила 58,6 тыс. км. Это создавало благоприятные условия для перевозки почтовой корреспонденции и дальнейшего развития железнодорожной почты [2. С. 39]. После революционных событий 1917 г. вплоть до лета 1918 г. Народный комиссариат почт и телеграфов (НКПиТ) еще использовал российские почтово-телеграфные округа и отделы перевозки почт по железным дорогам, но позднее они были упразднены. Вместо них были образованы отделы связи при губисполкомах, которым подчинялись все предприятия связи на территории губерний, а почтовые вагоны стали собственностью НКПиТ. В связи с реорганизацией исчез и прежний критерий выделения железнодорожной почты – обязательная принадлежность к Управлению перевозки почт по железным дорогам.

С 1920-х гг. все вокзальные и привокзальные отделения связи осуществляли прямой обмен почты с почтовыми вагонами. Позднее, с начала 1930-х гг., когда Наркомат связи СССР начал вводить децентрализованную обработку корреспонденции, предприятия связи на вокзалах большинства городов стали играть основную роль в обмене почтой с почтовыми вагонами [15. С. 42].

На завершающем этапе Гражданской войны в 1920 г. VIII Всероссийский съезд Советов вынес решение о скорейшем восстановлении вагонного парка страны. Многие крупные предприятия республики изготавливали

запасные части для ремонта подвижного состава. Но было очевидно, что существующее количество вагонов, в основном двухосных грузоподъемностью 16,5 т, не сможет обеспечить перевозку грузов народного хозяйства. Поэтому в 1922–1923 гг. начинается постройка двухосных вагонов грузоподъемностью 20 т. Однако строительство пассажирских вагонов (к которым относился также и почтовый вагонный парк) в первой половине 1920-х гг. так и не было возобновлено.

Железнодорожная почта Западной Сибири в начале 1920-х гг. находилась в тяжелой ситуации. Парк почтовых вагонов по сравнению с 1916 г. уменьшился на 25% (с 41 до 31). Так, в 1920 г. в ведении Томского губернского управления находилось всего 6 почтовых вагонов [16. Л. 1].

Единственным выходом была переделка классных и товарных вагонов для почтовых перевозок, что неминуемо вело к падению качества перевозки почты. «Пробки» на железной дороге, отсутствие обмена с почтовыми вагонами (так называемые необмены) стали обычным явлением. Вагоны плохо снабжались укупорочными и хозяйственными материалами. Для разгрузки гужевого и железнодорожного почтового транспорта была сделана попытка широкого использования для перевозки почты паромов.

Однако в силу чрезвычайно низкой скорости, сезонности и нерегулярности речных перевозок таким способом было эффективно доставлять только тяжеловесную посылочную корреспонденцию [17. С. 226–227]. За период с 1922 по 1923 г. количество почтовых вагонов сократилось [18. С. 133].

Из семи почтовых вагонов, имевшихся к 1920 г. в распоряжении Томского губкома, три были отремонтированы и пущены в ход с почтовыми поездами. Также была налажена пересылка посылок в товарных вагонах. Новониколаевским железнодорожным почтовым отделением за ноябрь – декабрь 1920 г. было разгружено и отправлено до 30 таких вагонов [19. Л. 10]. В ведении Алтайского губернского управления в начале 1920-х гг. находилось два почтовых вагона: № 3806 специальных южных дорог [20. Л. 28, 33] и № 359 (почтово-багажный) Пермской дороги [21].

Лишь к середине 1920-х гг. в работе железнодорожного почтового транспорта стали наблюдаться положительные сдвиги. Происходило заметное увеличение (находившееся в зависимости от количества курсировавших поездов) количества рейсов почтовых вагонов, особенно на второстепенных линиях. В середине 1920-х гг. в Западной Сибири курсировало 7 маршрутов почтовых вагонов (см. табл. 1).

Таблица 1

Маршруты почтовых вагонов Западной Сибири в середине 1920-х гг. [22]

Номера маршрута почтового вагона	Наименование конечных станций маршрута
167–168	Челябинск – Омск
169–170	Екатеринбург – Омск
185–186	Омск – Новониколаевск
187–188	Новониколаевск – Красноярск
189–190	Тайга – Томск
327–328	Новониколаевск – Семипалатинск
329–330	Алтайск – Бийск

Система использования почтовых вагонов в Советской России практически не отличалась от дореволюционной. Все железнодорожные линии, по которым перевозилась корреспонденция, были разделены на участки, названные маршрутами ПВ (почтовых вагонов). Они имели собственные номера: в прямом направлении – нечетные, в обратном – четные. Почтовым вагонам, курсирующим на тех или иных участках, номера маршрутов присваивались независимо от того, в какие поезда они включались. Были и исключения: например, маршрут № 189–190 «Томск – Тайга» указывали только на штемпелях почтовых вагонов. Короткие и тупиковые были безномерными. При необходимости схемы каждого маршрута с указанием населенных пунктов и железнодорожных узлов, как правило, можно было найти в любом крупном отделении связи [23. С. 35].

Парк вагонов, обслуживавших сибирские линии, складывался из парков Сибирского и Уральского округов, а также Иркутска и Москвы. Уральцы обслуживали линию «Омск – Челябинск». Москва и Иркутск работали на магистрали «Омск – Новониколаевск – Красноярск – Иркутск». Все остальные линии обслуживали сибирские связисты. Все линии, кроме магистральной, не имели резерва, поэтому зачастую почта перевозилась в классных вагонах. Техническое состояние почтовых вагонов, как правило, было неудовлетворительным. Например, в 1925 г. из 18 имевшихся вагонов 11 находились в ремонте. Вагоны не были оборудованы противопожарными и санитарными принадлежностями [24. Л. 20–21 об.].

В целях укрепления и улучшения почтового обмена села с городом коллегия при Наркомате почт и телеграфов в 1925 г. признала необходимым дальнейшее совершенствование почтового транспорта, особенно вагонного парка. Наряду с необходимостью расширения парка речного транспорта, погрузочных средств и автомобилей была обозначена проблема постройки почтовых вагонов [25. Л. 6 об.]. Возобновление строительства пассажирских вагонов началось в 1925 г. Сначала заводы строили пригородные вагоны длиной 14 м, рама кузова которых была металлической с хребтовой балкой. В 1928 г. был разработан проект пассажирского вагона длиной 20,2 м с металлической рамой кузова, усиленной шпренгелями. По такому типу впоследствии проектировались и строились почтовые и багажные вагоны.

В качестве примера конструкции почтового вагона тех времен можно привести длинномерный почтовый вагон Калининского завода; такие вагоны выпускались на вагоностроительных предприятиях СССР с 1927 г. Вагон разделялся на несколько частей: две кладовые для перевозки почты и багажа (общей длиной 9,65 м), размещенные по концам вагона и занимавшие всю его ширину; канцелярия (длиной 6 м) для сортировки писем; купе для отдыха персонала; уборная и служебное помещение с печью и коридором.

Кладовые для перевозки почты по торцевым и доловым стенам были оборудованы откидными одноярусными полками. Под полками в углу у стены, отделявшей кладовую от служебных помещений, было установлено по одному железному сундуку для хра-

нения ценностей [26. С. 362–363]. Кладовые сообщались дверями с коридором и канцелярией. Кроме того, в каждой продольной стенке имелось по одной двустворчатой двери для погрузки и выгрузки почты [27. С. 280].

Почтовые вагоны были оборудованы системой водяного отопления, электрическим и свечным освещением. Концевых площадок в вагоне не было, вход в него был устроен в середине кузова, на крыше которого устраивали световой фонарь [28. С. 74–75].

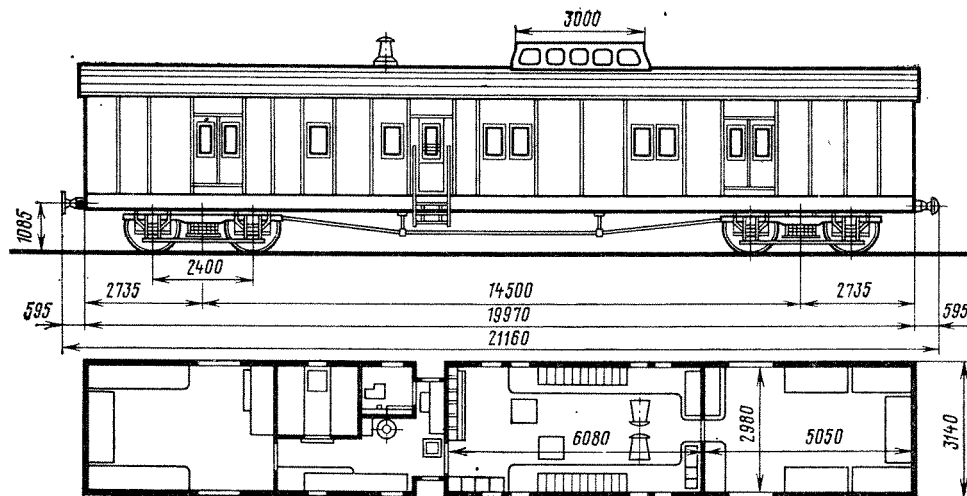


Рис. 1. Почтовый вагон длиной 20 м (выпускался с 1925 г.)

Сравнивая конструкцию, устройство и оборудование почтовых вагонов с другими типами пассажирских вагонов, например с багажными, можно прийти к выводу о высоком статусе почтовых работников. Купе для отдыха почтовых работников оборудовалось двумя мягкими диванами с подъемными спинками и двумя спальными полками в третьем ярусе, а также подоконным постоянным столиком с ящиком. Багажные же раздатчики и смазчики были вынуждены довольствоваться жесткими диванами, которые одновременно являлись и спальными местами [26. С. 108–109]. Служебное помещение почтового вагона оборудовалось двумя постоянными полками, шкафом для белья, рундуком с откидными крышками и откидной скамейкой. Преимущества были и в устройстве клозета, отопления, обеспечении водой, вентиляции и др. [29. С. 280–281, 288–289, 317].

В период индустриализации страны были созданы мощные вагоностроительные заводы, которые обеспечили заметный рост и качественное обновление вагонного парка. В годы довоенных пятилеток началось экспериментальное строительство цельнометаллических пассажирских вагонов.

Протяженность маршрутов почтовых вагонов в Западной Сибири из года в год увеличивалась. В середине 1930-х гг. это произошло за счет введения дополнительного курсирования вагонов по линии «Рубцовск – Риддер», продления линии «Новосибирск – Белово» до Сталинска, а также открытия дополнительного почтового маршрута от Новосибирска до Томска. Вследствие этих изменений в 1936–1937 гг. был перевыполнен на 2,9% план пробега почтовых вагонов. Разрыв между перевыполнением плана пробега на 2,9% и превышение запланированной протяженности маршрутов на 16,4% объяснялись нерегулярным движением почтовых вагонов по новой линии «Рубцовск – Риддер».

Используя «Тракторный указатель почтовых вагонов», удалось установить, что в 1930-е гг. на территории Западной Сибири курсировало 10 маршрутов почтовых вагонов. За прошедший с середины 1920-х гг. период количество сибирских почтовых железнодорожных маршрутов увеличилось. Добавились маршруты «Ачинск – Абакан», «Новосибирск – Кузнецк», а также появился безномерный почтовый вагон «Топки – Кемерово». Кроме того, изменился номер маршрута «Свердловск – Омск», а вагон «Тайга – Томск» стал безномерным [30. С. 22–24]. Эти изменения позволили включить в сеть обслуживания железнодорожной почты новые населенные пункты Западной Сибири, увеличить объем почтовых перевозок и повысить их качество.

Железнодорожные почтовые отделения Западной Сибири в 1930-е гг. для бесперебойной и слаженной работы снабжались всей необходимой документацией: «Схемой движения поездов по железнодорожному узлу», «Схемой маршрутов почтовых вагонов» и др. Уровень так называемых необменов и провозов почты неуклонно снижался. В 1936 г. таких случаев насчитывалось лишь 237 (за 1935 г. – 451) [31. Л. 5]. Причины этого явления оставались прежними: опоздание поездов (и зачастую вследствие опоздания прибытия на станцию сразу двух поездов), дезинформация со стороны железнодорожных агентов, следование почтовых вагонов не в установленном месте состава, перевозка почтовой корреспонденции в классных вагонах.

Эти и другие причины (несвоевременная очистка почтовых ящиков, опоздания по трактам, долгая обработка корреспонденции и др.) зачастую приводили к нарушению контрольных сроков в продвижении и доставке корреспонденции. Виновники подвергались дисциплинарным взысканиям вплоть до увольнения. На-

пример, в течение 1938–1939 гг. Сибирское управление по этой причине уволило несколько десятков связистов.

В годы довоенных пятилеток отечественной вагоностроительной промышленностью было освоено производство пассажирского вагона длиной 20,2 м. По

этому типу строились купейные, мягкие, багажные, а также почтовые вагоны. Такой вагон имел металлическую раму, остальные части кузова были деревянными. Выпуск почтовых вагонов на этой базе (рис. 2) был начат лишь в 1940 г.

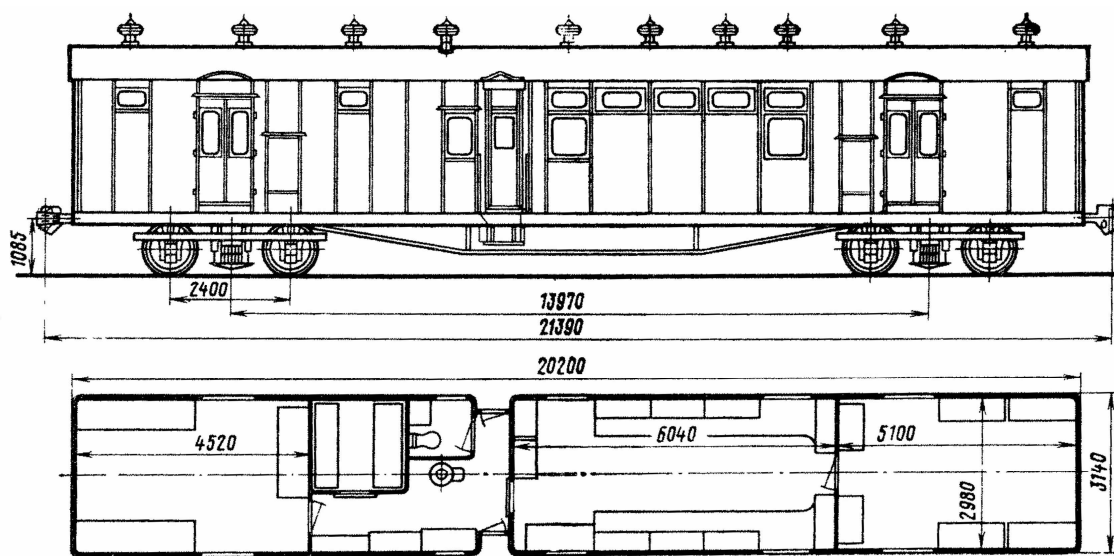


Рис. 2. Почтовый вагон длиной 20,2 м (выпускались с 1940 г.)

По концам почтового вагона нового образца располагались кладовые для посылок, газет и других почтовых отправок. Каждая из кладовых имела по две двери и по два окна. В средней части кузова размещались зал для хранения и сортировки писем, отделение для почтовых работников, туалет и коридор, в котором находился котел водяного отопления. Для входа и выхода в жилое отделение вагона служили две двери, под которыми размещались подножки, позволявшие выходить на низкие платформы. Для того чтобы подножки не выходили за пределы габарита подвижного состава, в боковых стенах устраивали углубления (ниши) для дверей. Это усложняло конструкцию вагона.

двинули его в число важнейших видов транспорта для перевозки почты: бесперебойность и регулярность движения независимо от времени года и суток, широкая разветвленность железнодорожной сети, достаточная большая грузоподъемность, сравнительно невысокая себестоимость перевозки.

Вместе с тем в течение всего довоенного периода, несмотря на многочисленные обещания и проекты количественного и качественного улучшения почтовой связи, уровень развития железнодорожной почты оставался примерно одинаковым. Ресурсы индустриализации проходили мимо Наркомпочтеля. Отрасль связи, наряду с легкой промышленностью, сферой услуг, была отнесена ко второстепенным направлениям и финансировалась по остаточному принципу [32. С. 300]. Так, даже к середине 1930-х гг., в самый разгар индустриализации, для перевозки почты железнодорожным транспортом связисты Западной Сибири располагали лишь 54 почтовыми вагонами, из которых 49 были собственностью Управления связи, а остальные 5 являлись прикомандированными. При этом капитальный ремонт почтовых вагонов не производился, а их парк, насчитывавший по стране в предвоенные годы 1 600 единиц, быстро изнашивался.

После некоторого оживления деятельности железнодорожной почты во второй половине 1920-х гг., появления новых длинномерных почтовых вагонов с 1934 г. в СССР было полностью прекращено строительство почтовых вагонов, практически не осуществлялась работа по механизации производственных процессов, не уделялось достаточно внимания подготовке инженерных кадров для железнодорожной почты. К тому же как по количественному, так и по качественному составу отечественные почтовые вагоны серьезно уступали вагонному парку развитых в отношении железнодорожной почты европейских стран и США [33. С. 351–374].

Таблица 2
Сравнительная характеристика почтовых вагонов, построенных в середине 1925 и 1940 гг. [28. С. 74, 75, 120, 121]

Характеристика	Год выпуска	
	1925	1940
Число осей	4	4
Длина кузова, м	20	20,2
Число мест	4 (16)	4 (16)
Тара, т	42	37,4
Общая длина, м	21,16	21,39
База вагона, м	14,5	13,97
Ширина внутренняя, мм	2980	2980
Отопление	Водяное	Водяное
Освещение	Электрическое, свечное	Электрическое

Следует отметить, что в условиях нашей страны с ее огромной территорией и широко развитой сетью железных дорог применение железнодорожного транспорта для перевозки почтовых отправок всегда имело первостепенное значение. Железнодорожный транспорт обладает рядом преимуществ, которые вы-

ЛИТЕРАТУРА

1. *Базилевич К.* Почта в России в XIX веке. М., 1927. Ч. 2.
2. *Лучник Н.* Железнодорожная почта России // Советский коллекционер. 1974. № 11.
3. *Почтовый календарь: май – июнь* // Мир марок. 2009. № 3.
4. *Горюшкин Л.М., Бочанова Г.А.* Так начинался Новосибирск. Новосибирск, 1983.
5. *Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1902 год.* Ч. XXI. Отчет управления Сибирской железной дороги. Томск : Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1903.
6. *Ив-ко Н.* Железные дороги (дополнение к статье) // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. СПб. : 1890–1907. URL: <http://www.vehi.net/brokgauz/all/039/39684.shtml>, свободный (дата обращения: 14.11.2011 г.).
7. *Анчарова М.С.* Передовая бригада почтового вагона. М. : Гос. изд-во литературы по вопросам связи и радио, 1945.
8. *Списки прижелезнодорожных узловых почтовых мест, отправляющих страховую и посылочную корреспонденцию в особых кожаных вещах и токах в места, лежащих за пределами открытой пересылки такой корреспонденции, через почтовые вагоны [1908–1909 гг.]* // Государственный архив Омской области (ГАОО). Ф. 120. Оп. 1. Д. 55.
9. *Циркуляр* Главного управления почт и телеграфов почтдиректорам, начальникам почтово-телеграфных округов и начальникам отделов перевозки почт по железным дорогам 11.04.1907 г. // ГАОО. Ф. 120. Оп. 1. Д. 55.
10. *Телеграмма* из счетной экспедиции Московского почтамта начальнику Омского почтово-телеграфного округа 13.11.1909 г. // ГАОО. Ф. 120. Оп. 1. Д. 55.
11. *Родной край.* Томск : Изд-во Том. ун-та, 1974.
12. *Чен К.* Сквозь Сибирь ближе, но можно через Суэц // Филателия. 1995. № 3.
13. *Пассажирские вагоны, постройки 1892–1917 гг.* Подъем русского вагоностроения. URL: http://www.1520mm.ru/pass_and_e3/coach-1892-1917.phtml, свободный (дата обращения: 11.11.2011 г.).
14. *Государственный архив Новосибирской области (ГАОО).* Ф. Р-238. Оп. 1. Д. 114.
15. *Винокуров А., Левандовский В.* Железнодорожная почта в России после 1918 г. Отделения связи на вокзалах и станциях // Филателия. 1999. № 10.
16. *Государственный архив Томской области (ГАТО).* Ф. Р-790. Оп. 1. Д. 47.
17. *Народная связь Сибири в 1922–1923 бюджетном году* // Жизнь Сибири. 1923. № 11–12.
18. *Народная связь в Сибири* // Жизнь Сибири. 1922. № 2.
19. *Отчет о деятельности почтового подотдела связи Томского губисполкома за 1920 г.* // ГАТО. Ф. Р-790. Оп. 1. Д. 41.
20. *О деятельности и состоянии связи в Алтайской губернии за 1921 г.* // ГАНО. Ф. Р-151. Оп. 3. Д. 18.
21. *Телеграмма о состоянии почтовых перевозок в Алтайской губернии (1921 г.)* // Центр хранения архивного фонда Алтайского края (ЦХАФ АК). Ф. Р-396. Оп. 1. Д. 53.
22. *Схема движения и номера почтовых вагонов по Транссибирской железной дороге до 1925 г.* // Иркутская филателия. URL: <http://stamps.lgg.ru>, свободный.
23. *Винокуров А., Левандовский В.* Железнодорожная почта в России после 1918 г. Почтовые вагоны // Филателия. 2001. № 10.
24. *Доклад* начальника Сибирского округа связи на съезде профсоюза работников того же округа за время с 01.04.1924 по 01.12.1925 г. // ГАНО. Ф. Р-238. Оп. 1. Д. 42.
25. *Выписка* из протокола № 52 заседания коллегии при НКПиТ 31.12.1925 г. // ГАНО. Ф. Р-238. Оп. 1. Д. 113.
26. *Вагоностроение.* Справочные материалы. Т. 1 : Сведения о промышленности. Конструкции. М., Л., 1936.
27. *Артюхин И.М.* Устройство железнодорожных вагонов. М., 1935.
28. *Шадур Л.А.* Развитие отечественного вагонного парка. М. : Транспорт, 1988.
29. *Вагоны.* Проектирование, расчет конструкции и динамика вагонов. М., 1937.
30. *Тракторный указатель почтовых вагонов газетных тракторов СССР для направления корреспонденции и периодических изданий.* М., 1930.
31. *Конъюнктурный обзор работы Западно-Сибирского управления связи за 1936 г.* // ГАНО. Ф. Р-151. Оп. 1. Д. 51.
32. *Социалистическое строительство в СССР* : ст. сб. М., 1934.
33. *Американские железнодорожные энциклопедии.* М., 1937.

Статья представлена научной редакцией «История» 13 января 2012 г.