

УДК 621.39

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ПОЧТОВОЙ СВЯЗИ В ТАТАРСТАНЕ (1920–1941 гг.)

*Р.Р. Гатина*

### Аннотация

В статье исследуются вопросы истории развития почтовой связи в Татарстане в 1920–1941 годы. В работе рассматриваются новые формы и способы доставки корреспонденции посредством «Живой связи», «Советской Ямщины». Приводятся данные о технической оснащенности почтовой связи и результаты механизации процесса доставки корреспонденции. Обсуждается вопрос зависимости объемов почтового обмена, скорости и качества доставки корреспонденции от технической оснащенности почтовой связи.

Качество работы почты в первую очередь определяется скоростью перевозки и доставки корреспонденции. Основным почтовым транспортом в 20-х годах прошлого столетия был гужевой, который плохо справлялся с этой функцией.

Постигший Татарскую республику голод, несвоевременное и недостаточное снабжение привели почтовый гужевой транспорт в крайний упадок. Половина конского состава (50%) к концу 1921 года оказалась совершенно неспособной к возке почт, а перевозчики почт предметами почтовой гоньбы – «телегами, санями, сбруей, подковами и др. были обеспечены только частично»<sup>1</sup>.

Руководители связи, исходя из сложившейся обстановки, вели поиск новых форм доставки корреспонденции. В октябре 1920 года в России был осуществлен проект «Живая связь», целью которого был оперативный обмен правительственной корреспонденцией с областными и губернскими центрами<sup>2</sup>. Осуществляли «живую связь» курьеры, которые перевозили корреспонденцию «исключительно чрезвычайной важности». Загрузка курьеров обыкновенной корреспонденцией преследовалась «со всей строгостью законов революционного времени»<sup>3</sup>. На местах корреспонденцию, доставляемую курьерами, получали «особые рассыльные». Правом пользоваться курьерами «живой связи» имели центральные учреждения РСФСР: ВЦИК, Совнарком, ЦК РКП(б), Совет Труда и Оборона, Реввоенсовет, Политуправление, ВСНХ, ВЧК, Наркомвнудел, Наркоминдел, Наркомпрод, Наркомпрос, Наркомпуть, Наркомфин, Наркомзем, Наркомздрав, Наркомюст, Главкомтруд, Наркомпочтель, Наркомнац и другие народные комиссариаты. На местах, в частности в Татарской республике, это право

<sup>1</sup> Национальный архив Республики Татарстан (НА РТ). Ф. 1220. – Оп. 2. – Д. 260. – Л. 53, 291.

<sup>2</sup> Там же. – Д. 132. – Л. 7–8.

<sup>3</sup> Там же.

получили все народные комиссариаты, ТатЦИК, Совнарком, Областком РКП(б), Татсовнархоз, Татвоенком, Таткомтруд, ТатЧК, Рабоче-крестьянская инспекция, Райисполком и ряд других республиканских организаций, Политотдел и Реввоенсовет. Однако пользоваться «живой связью» они могли только «для пересылки срочной корреспонденции в Москву»<sup>1</sup>.

В августе 1921 года по распоряжению Народного комиссариата почт и телеграфов отдел «живой связи» в Казанской почтовой конторе был упразднен<sup>2</sup>. Произошло это потому, что «живая связь» была дорогим способом доставки корреспонденции и брала на себя доставку небольшого объема корреспонденции. Поэтому гужевого транспорт в республике продолжал оставаться основным средством перевозки почты.

О масштабах использования гужевого почтового транспорта некоторое представление дают данные табл. 1.

Табл. 1

Гужевого почтовый транспорт ТАССР в 1921–1922 годах<sup>3</sup>

Дата	Грунтовых почтовых трактов	Протяженность трактов (верст)	Количество лошадей	Количество возчиков
К 1 января 1921 г.	97	3326	1816	752
К 1 января 1922 г.	127	4634	1075	490

Внимание привлекает противоречие между быстрым ростом числа грунтовых почтовых трактов, их протяженностью и резким уменьшением количества лошадей и возчиков. Недостаток фуража заставил за год сократить количество лошадей почти на 750 голов, а возчиков – более чем на 260 человек. Это привело к сокращению почтовых рейсов, уменьшению частоты возки почт, удлинило сроки доставки корреспонденции. Достигнуть высоких скоростей на гужевом транспорте и пешим способом доставки корреспонденции было трудно, так как их возможности были исчерпаны. Нужно было переходить на механические средства доставки, что сделать в то время было сложно.

Наличие в республике шести железнодорожных вагонов и двух теплушек для перевозки почт из-за редкой сети железных дорог мало ускоряло перевозку почт. К тому же протяженность единственной железнодорожной линии, проходящей по территории республики, составляла всего 324 км<sup>4</sup>.

Несколько улучшалось положение в теплое время года, когда в навигацию функционировала ежедневная перевозка почт на пароходах по Волге и Каме на линиях Нижний Новгород – Астрахань протяженностью 2105 верст и Рыбинск – Пермь – 1795 верст (в том числе по территории республики 525 км)<sup>5</sup>. На первой

<sup>1</sup> НА РТ. Ф. 1220. – Оп. 2. – Д. 132. – Л. 6–11.

<sup>2</sup> Там же. – Л. 30.

<sup>3</sup> Там же. – Д. 260. – Л. 283.

<sup>4</sup> Центральный государственный архив историко-политической документации Республики Татарстан (ЦГА ИПД РТ). Ф. 15. – Оп. 1. – Д. 589. – Л. 104.

<sup>5</sup> НА РТ. Ф. 1220. – Оп. 2. – Д. 260. – Л. 96.

линии работали в 1921 году 17 пароходов и 61 почтово-телеграфный работник, на второй – 18 и 66 соответственно. Водный транспорт использовали для доставки почт и по местным линиям – в Нижний Услон, Верхний Услон, Теньки и Майданы<sup>1</sup>.

В табл. 2 приведены некоторые сводные данные о развитии почтовых линий в ТАССР с конца 1922 года до конца 30-х годов.

Табл. 2

Структура трактов по перевозке почт в ТАССР в 1922–1940 годах<sup>2</sup>

Виды трактов и их протяженность	На 1 октября 1922 г.	На 1 января 1941 г.
Пароходные почтовые линии (в км)		
– по Волге	168.25	168.25
– по Каме	356.75	356.75
Железнодорожные почтовые линии (в км)	324.0	350.0
Число грунтовых почтовых трактов	63	112
Протяженность грунтовых почтовых трактов (в км)	2047	12374

Основными изменениями в структуре почтовой связи необходимо признать увеличение числа грунтовых почтовых трактов и шестикратный рост их протяженности, что говорит об охвате почтовой связью отдаленных сельских населенных пунктов.

Для почтовой связи в Татарской республике во 2-й половине 1920-х и 1-й половине 1930-х годов использовали целый набор средств: пароходные линии, железнодорожные пути, почтовые тракты, передвижные агентства.

В 1923 году в республике начали реформирование связи ради приближения ее к населению, в первую очередь сельскому. Была введена система передвижной почты, увеличено число писмоносцев. В том же году для удобства и быстроты передвижения была создана так называемая «Советская Ямщина»<sup>3</sup>, на которую была возложена функция перевозки почты по основным направлениям от Казани: в Тетюши, Буинск, Спасск, Лаишев, Чистополь, Бугульму, Мамадыш, Елабугу, Набережные Челны, Мензелинск<sup>4</sup>.

В середине 1920-х годов (в 1924/1925 бюджетном году) была выдвинута идея создания института пеших писмоносцев. В июне 1925 года этот вид связи начали создавать в республике. Начал использоваться и автомобильный транспорт, часть почты перевозили на автомобилях. В 1927 году в Казанской конторе было 6 автомобилей (одно- и полутонных) и 2 мотоцикла. «Мотоциклы использовали для выемки корреспонденции из почтовых ящиков в г. Казани, доставки на дом спешной корреспонденции, а на автомобилях перевозили корреспонденцию на ж/д вокзал, Устье и обратно»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> НА РТ. Ф. 1220. – Оп. 2. – Д. 65. – Л. 5.

<sup>2</sup> Там же. Оп. 1. – Д. 54. – Л. 40.

<sup>3</sup> Ямщина – перевозка на лошадях почты, грузов и пассажиров.

<sup>4</sup> НА РТ. Ф. 128. – Оп. 1. – Д. 353. – Л. 33.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 1220. – Оп. 1. – Д. 65. – Л. 5.

К 1 января 1934 года в республике не осталось ни одного населенного пункта, не обслуживаемого связью<sup>1</sup>. По всем трактам был организован ежедневный ход почт и ежедневная доставка писем и газет по всем населенным пунктам республики. Это был момент, когда наращивание количественных показателей переросло в принципиальные качественные изменения в деятельности системы связи в республике.

С ростом индустриализации страны, с развитием транспортной промышленности в хозяйство связи для почтовых перевозок внедряется машинная техника – велосипеды, автомашины, катера и самолеты. Особенно быстрый рост транспортных средств в почтовой связи сыграл свою роль в развитии сети связи. Произошедшие изменения – механизация процессов доставки корреспонденции – позволили увеличить почтовый обмен<sup>2</sup>.

Таким образом, в развитии сети связи свою роль сыграло и внедрение для почтовых перевозок машинной техники.

В табл. 3 отражены темпы развития транспортных средств почтовой связи в республике в годы первой пятилетки.

Табл. 3

Темпы развития транспортных средств почтовой связи в ТАССР в 1928–1934 годах<sup>3</sup>

Виды транспорта	На 1 января 1928 г.	На 1 января 1933 г.	На 1 января 1934 г.
Велосипедов	–	324	324
Автомашин	5	10	17
Катеров почтовых	–	–	10
Лошадей конных станций связи	–	169	234

В 1935 году перевозка почт по грунтовым дорогам в ТАССР была механизирована на 9.5%. Автопарк в том же году был пополнен 30 новыми автомашинами в добавление к имевшимся в наличии 28. Для доставки телеграмм и обслуживания линейного хозяйства было приобретено 200 велосипедов и 2 автомашины<sup>4</sup>.

Автомшины для перевозки почт Управление связи приобретало ежегодно. К концу 1937 года количество автомашин было увеличено до 67<sup>5</sup>. Увеличение числа почтовых автомобилей не всегда влекло за собой соответствующее увеличение протяженности почтовых автомаршрутов. Так, если в 1937 году протяженность таких маршрутов на территории республики составляла 1960 км, то через год она уменьшилась почти на 10% – до 1793 км. А вот число почтовых авиарейсов росло ежегодно, причем очень высокими темпами. Если в 1937 году таких рейсов было 581, то в 1938 году летчики совершили уже 791 рейс – на 35% больше<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> НА РТ. Ф. 5666. – Оп. 1. – Д. 120. – Л. 43.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. – Л. 44.

<sup>4</sup> Там же. – Д. 382. – Л. 1–2.

<sup>5</sup> Там же. – Д. 681. – Л. 10.

<sup>6</sup> Там же. – Д. 691. – Л. 21, 24.

Уменьшение протяженности почтовых автомаршрутов компенсировалось за счет увеличения протяженности почтовых гужевых трактов. За 1938 год она увеличилась на 107% – с 8132 км до 8709 км. В конце 1937 года в республике была 31 конно-почтовая станция, которая обслуживала 188 лошадей<sup>1</sup>. Десятикратное сокращение за 12 лет количества лошадей для перевозки почт было результатом механизации этого нелегкого труда.

На 1 января 1938 года в парке почтовых автомашин Татарского управления связи насчитывалось 67 автомобилей, в том числе 53 грузовых, 10 пикапов и 4 легковых. Через год машин стало всего на шесть больше, но наметилась тенденция перехода от пикапов к грузовым машинам. Количество пикапов уменьшилось до 8, а грузовых – увеличилось до 56<sup>2</sup>. При этом за год не было получено ни одного пикапа, зато было приобретено 6 грузовых машин. Это было связано с тем, что объем и вес почтовых отправлений росли и требовались автомобили более высокой грузоподъемности.

Количество почтовых катеров к 1 января 1938 года составило шесть и до конца 1941 года их число не изменилось. Причем можно отметить, что это были мощные катера морского типа.

Ежегодный, пусть и медленный, прирост технических средств для перевозки почты приводил к повышению степени механизации почтовых перевозок в республике. На 1 января 1938 года механизация охватила 28.25% перевозок, в том числе на железнодорожные перевозки приходилось 0.8%, на водные – 0.61%, на авиа – 11.98% и на автомобильные – 14.86%<sup>3</sup>.

Анализ архивных данных показывает, что процесс механизации почтовых перевозок в республике, в котором были задействованы все имевшиеся транспортные средства, делал первые, но весьма уверенные шаги, ускоряя движение почт.

### Summary

*R.R. Gatina. History of Development of Postal Communication in Tatarstan (1920–1941).*

The article views the history of development of postal communication in Tatarstan in 1920–1941. New forms and ways of delivery of correspondence by “Alive Communication”, “Soviet Yamshina” (post correspondence transportation by horses) are considered in this work. Data is given on technical equipment of postal communication, results of correspondence delivery mechanization are revealed. Dependence of volumes of post exchange, speed and quality of delivery of correspondence on technical equipment of post communication is discussed.

Поступила в редакцию  
10.10.07

---

**Гатина Рахима Рафиковна** – соискатель Отдела новой и новейшей истории Института истории Академии наук Республики Татарстан, г. Казань.

E-mail: [Gatina-Rahima@mail.ru](mailto:Gatina-Rahima@mail.ru)

---

<sup>1</sup> НА РТ. Ф. 5666. – Оп. 1. – Д. 681. – Л. 10.

<sup>2</sup> Там же. – Д. 691. – Л. 19.

<sup>3</sup> Там же. – Л. 19–27.