Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№22

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«МОСКВИЧ-400-422»

ПОЧТА СССР

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 22, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ru,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ua,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк», 220037, г.Минск, ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева
Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 80 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2012
Дата выхода в России: 16.06.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3: © РИА «Новости»; 4, 6, 7 (все), 5 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 5 (верх): © «ФотоСоюз»;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 10, 13 (все), 11–12, 14 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова;
11 (верх): © «ФотоСоюз»; 12, 14 (верх): © ИТАР-ТАСС;
15: Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1970

Здание Главпочтамта на улице Кирова (Мясницкая улица) в Москве

Развитие электронных СМИ не сделало обычную почту менее востребованной. Люди по-прежнему не отказывают себе в удовольствии обмениваться «бумажными» письмами и открытками, получать газеты и журналы, посылки и бандероли. Неизменным связующим звеном между сортировочными пунктами и почтовыми отделениями являются автомобили.

Слово post в значении «почта» впервые стали употреблять в XIII веке

Первые упоминания о регулярном обмене стратегически важной информацией на Руси (при помощи гонцов) относится к IX веку. В X веке на Руси существовала княжеская повинность под названием «повоз», по которой населению вменялось в обязанность предоставлять лошадей и повозки для перемещения гонцов, княжеских особ и их кладей. Во времена татаро-монгольского ига эта система получила развитие и стала называться «ямская гоньба». «Ям» — почтовая станция, на которой меняли лошадей. Тюркское слово «ям» вошло в русский язык в качестве обозначения конно-почтовой повинности. Соответственно, ямщик — это наемный специалист, занимающийся доставкой людей, грузов и корреспонденции по маршрутам, охваченным сетью «ямов».

Активно развиваться и совершенствоваться ямская гоньба начала в XV веке, уже после исхода с российских земель татаро-монгольского войска. Со временем, по мере расширения общения с европейскими государствами, тюркское слово «гоньба» уступило место слову *post,* быстренько переиначенному в привычное теперь «почта», а вот слова «ямская», «ямщик» прижились и воспринимаются теперь как нечто исконно славянское.

Долгое время ямская почта обслуживала исключительно «госаппарат». Лишь в середине XVII века под руководством крупного государственного деятеля Афанасия Лаврентьевича Ордын-Нащокина была создана регулярная почтовая служба для доставки частной корреспонденции. Именно по его указанию «государственных» ямщиков одели в форменные суконные кафтаны зеленого цвета с нашитыми на них орлами из красного сукна, а называть стали «почтарями». На ремне они носили медный почтовый рожок. Несколько позже появилась нагрудная медаль-бляха с «двоеглавым орлом».

Протяженность почтовых трактов к середине XVIII столетия уже доходила до 17 тысяч верст. Были составлены первые карты почтовых дорог. Впервые появилось регулярное почтовое сообщение между Петербургом и Москвой — туда и обратно, два раза в неделю. Жители губерний, через которые проходили почтовые тракты, были обложены почтовой повинностью — денежным сбором. К 1780 году в России существовало уже три почтамта: в Петербурге, Риге и Москве.

Примерно в это же время начала развиваться сеть ямских станций, обустроенных по примеру древнеримских. Каждая «станция» совмещала в себе функции автовокзала, сортировочного отделения почты и гаража, где проводилось «техобслуживание» и «дозаправка» лошадей и экипажей.

Любопытно, что в конце XVII — начале XVIII веков, когда наладилось регулярное сообщение с близлежащими европейскими странами, возникла и «альтернативная» почтовая служба — «немецкая». «Немецкими» русские люди называли земли, где говорили на непонятных нашим предкам «немых» языках. Начиналась «немецкая» почта с регулярных почтовых линий в Ригу и Вильно (Вильнюс), затем распространилась на всю Европу, а позже и на некоторые маршруты внутри страны — параллельно с ямской. Дело в том, что «немецкое» почтовое сообщение работало только с правительственными бумагами и купеческими письмами, а ямское — с прочей корреспонденцией.

1905

Почтовые автомобили марки «Лесснер»

1935

Главный почтамт на улице Кирова в Челябинске

В 1782 году упраздняется «немецкая» почта, и все средства доставки корреспонденции сливаются в единую организацию — Главное почтовых дел управление. Так закончилось более чем вековое разделение русской почты на ямскую и немецкую. На этом «особенный» российский путь развития почты заканчивается.

В XIX веке произошел коренной переворот в почтовом деле. Появление паровоза и парохода, а в начале XX века самолета, существенно увеличило скорость пересылки почтовых отправлений. Почтовая связь стала общегосударственной и начала обслуживать все население.

Развитие почтовой связи и усиление ее роли в жизни общества привело даже к согласованию времени прихода пароходов из Атлантики с расписанием движения поездов Тихоокеанской железной дороги в Северной Америке и графиком отправления

1927

Почтовый грузопассажирский автобус на шасси первого отечественного грузовика АМО-Ф-15

Первые марки СССР с надписью «Почта СССР», посвященные открытию Первой Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки, поступили в обращение в августе 1923 года

тихоокеанских лайнеров. Фактически, сбылась мечта Жюля Верна: письмо могло обойти земной шар менее чем за 80 дней.
Когда в 1832 году был изобретен телеграф, в 1876 — телефон, а в 1895 — радио, многим казалось, что медлительной и во многих отношениях громоздкой почтовой системе приходит конец, однако этого не произошло. Во-первых, технические новинки еще были несовершенны и на первых порах не слишком «дальнобойны»; во-вторых, на стороне почты оставались такие эксклюзивные преимущества, как конфиденциальность, отсутствие ограничений по объему посланий, возможность отправлять не только корреспонденцию, но и некие материальные объекты, и наконец — дешевизна.
9 октября 1874 года на I Международном почтовом конгрессе 22 страны, в том числе и Россия, подписали Всеобщий единый почтовый договор и образовали Всеобщий почтовый союз (с 1878 года — Всемирный почтовый союз, *Universal Postal Union)*. Этот день отмечается как Всемирный день почты.
Казалось бы, с освоением быстроходных технических средств решены главные задачи почтовой связи: дальность и оперативность, однако существовали и второстепенные проблемы.
Во-первых, каждая партия почты, отправленная в тот или иной город железной дорогой, кораблем или самолетом, по вполне понятным причинам оканчивала свой путь на вокзале, в порту или на аэродроме. Логика подсказывала, что удобнее сначала развести всю корреспонденцию по крупным отделениям почтовой связи, сосредоточенным в городах и райцентрах, и уже из них доставлять ее по конкретным адресам.
Во-вторых, глобальная почтовая сеть вынужденно проигнорировала удаленные от железных дорог небольшие населенные пункты. Доставить в них почтовую корреспонденцию можно было лишь по обычным проселочным дорогам. В любом случае, требовался разъездной наземный транспорт, курсирующий по маршруту «транспортная станция — почтовое отделение». Нетрудно догадаться, что вначале для этих целей использовались конные повозки, а когда автомобили обрели должную надежность, для перевозки почты начали использовать их.
Еще одна обязанность у почтовых автомобилей появилась с распространением на улицах почтовых ящиков. Если объемы корреспонденции, ежедневно доставляемой из почтовых отделений по расположенным на ограниченной территории адресам,

1955

Опытный образец почтового фургона ГАЗ-19А

Специальные почтовые фургоны на базе горьковских «полуторок» ГАЗ-АА

позволяли взвалить эту обязанность на плечи почтальонов (пеших или «вооруженных» велосипедами), то для сбора писем необходимо было использовать автомобиль.

Почтовые фургоны строили на базе почти всех автомобилей, технически для этого пригодных. Основное требование, предъявляемое к таким машинам, сводилось к наличию жесткого, защищенного от воздействия природных стихий вместительного «хранилища» — бумажная корреспонденция боится воды и пыли, а посылки и бандероли требуют бережной транспортировки.

Почтовую профессию автомобили освоили очень рано, еще в XIX веке, почти одновременно с появлением первых коммерческих «самобеглых колясок». Первыми российскими почтовыми автомобилями стали машины «Фрезе», построенные в начале 1904 года: 10 двухместных фургонов на 10 пудов и 4 трехместных, грузоподъемностью 50 пудов. Но их путь оказался недолгим, так как 27 марта 1905 года в гараже Петербургского почтамта случился пожар, уничтоживший все автомобили. В 1904 году Почтовое ведомство подписало с фирмой «Лесснер» договор о поставке легких почтовых фургонов для столичного почтамта. Было построено 14 автомобилей с ящиками для почты, рассчитанными на 15 пудов (140 килограммов).

Первый массовый советский грузовик АМО-Ф-15 также выпускался в почтовых вариантах, в том числе и грузопассажирских, перевозя по маршрутам не только корреспонденцию, но и пассажиров. Впрочем, от такой практики очень быстро отказались.

В послевоенное время в СССР для почтовой службы выпускались различные автомобили: от «Запорожцев» (ЗАЗ-965С) — для сбора и развозки писем, до специальных фургонов на шасси грузовиков ГАЗ и ЗИЛ — для доставки почтовых грузов из сортировочных центров в почтовые отделения.

1962

Почтовый вариант «Запорожца» (ЗАЗ-965С) был выпущен большой партией — 650 экземпляров

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«МОСКВИЧ-400-422» «ПОЧТА»

«МОСКВИЧ-400-422» «ПОЧТА»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

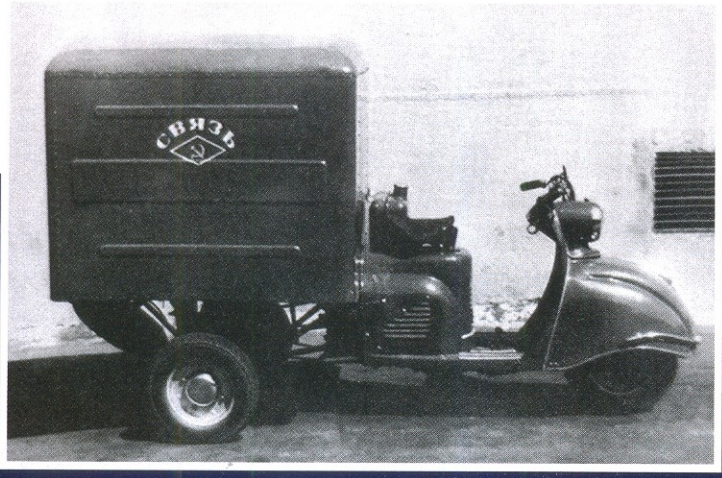
Деревометаллический фургон модели «Москвич-400-422» выпускался с 1948 по 1956 год и использовался в основном для перевозки почты

Автомобиль для перевозки почтовой корреспонденции стал применяться еще в дореволюционной России, правда, только в крупных городах, там, где позволяло качество дорог. Доставка почты автомобилями, естественно, осуществлялась быстрее, чем фургонами, запряженными лошадьми. Неудивительно, что в Советской России, несмотря на все сложности переходного периода, о почтовых автомобилях не только не забывали, но и старались производить собственными силами. В частности, один из первых заказов на специальные автобусы на базе АМО-Ф-15 поступил как раз из почтового ведомства.

В отдаленные от железнодорожных станций населенные пункты пытались организовать почтово-пассажирские маршруты, одновременно перевозя на автобусах почтовые отправления и людей. Подсмотрена такая система почтовой связи была в скандинавских странах, где к середине 20-х годов она пользовалась большим успехом. Для таких перевозок на заводе АМО и были заказаны специальные грузопассажирские автобусы — можно считать, что это были первые в СССР специализированные почтовые автомобили. К сожалению, эта система просуществовала в стране недолго, и перевозкой почты и пассажиров стали заниматься различные ведомства.

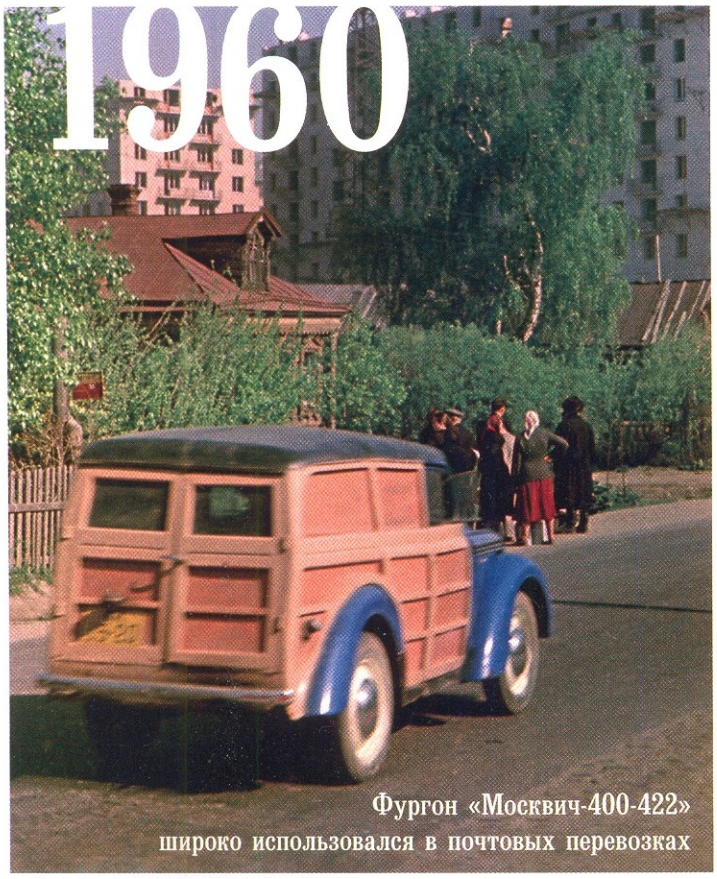
Кузов фургона «Москвич-400-422» не назовешь вместительным

Почту долгое время перевозили на обычных бортовых грузовиках, кузов которых был накрыт жестким верхом для обеспечения сохранности перевозимого груза. В крупных городах для перевозки почты пытались собственными силами изготавливать специализированные фургоны, как на импортных шасси («Рено» и «Форд»), так и на отечественных (ГАЗ-АА), но это было скорее



1960

Грузовой мотороллер ТГ-200Ф для перевозки почты



Фургон «Москвич-400-422» широко использовался в почтовых перевозках

исключение, чем правило. Для сбора корреспонденции из уличных московских почтовых ящиков специально закупили небольшие легковые автомобильчики марки «Амилькар». Позже, в конце 20-х годов, им на смену пришли отечественные НАМИ-1. Перед войной для этих целей широко использовались горьковские пикапы ГАЗ-4 и ГАЗ-М415.

В послевоенные годы разрушенная почтовая отрасль была восстановлена и продолжала набирать обороты. Возникла острая необходимость в «почтовом» транспорте. В 1949 году был выпущен «Москвич 400-422», который в основном использовался для перевозки почты. Никаких специфических требований к этим машинам, кроме закрытого от непогоды кузова, не предъявлялось. Конечно, объем кузова и грузоподъемность у первых фургонов «Москвич» были маловаты, но выбирать особо не приходилось — выпуск других фургонов или пикапов на базе легковых автомобилей отечественной промышленностью в тот момент не планировался.

В послевоенное время были предприняты попытки организации серийного выпуска почтовых фургонов на базе грузовых автомобилей, в том числе вагонной компоновки (ТА-9С), но их выпуск был ограничен, поэтому основную массу грузовых почтовых автомобилей составляли… все те же бортовые грузовики с жестким верхом. Зато после войны почтовые грузовые автомобили стали выделять белыми наклонными полосами, нанесенными на борта. С такими полосами им разрешалось проезжать под знак «Движение грузовых автомобилей запрещено», что прописано в Правилах дорожного движения. Для легковых почтовых автомобилей белые наклонные полосы были неактуальны, поэтому и необязательны. На все машины, независимо от размера, требовалось наносить почтовую эмблему — белый ромб, в котором изображался «Серп и молот», символ советского государства, и «молния», символ быстроты почтовой связи. Над ромбом обычно размещалась надпись «Связь», которая могла наноситься и на борта автомобиля.

С конца 60-х и вплоть до распада Советского Союза на почтовых автомобилях красовалось слово «Почта». На легковых автомобилях надпись могла немного видоизменяться — «Почтовая». Принято считать, что цвет почтовых автомобилей обязательно должен быть синим. На самом деле, их цвет никак

1955

Передвижное отделение связи на базе грузовика ГАЗ-63 для обслуживания сельских жителей

«МОСКВИЧ-400-422» «ПОЧТА»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

«Москвич-400-422» грузоподъемностью 200 килограммов изготавливался из металла и деревянных брусьев, за что в народе получил название «Буратино»

не регламентировался, и они могли быть синими, голубыми, бирюзовыми и зелеными различных оттенков, вплоть до хаки. Не стали исключением и автомобили «Москвич», которые использовались в почтовой службе. Причем не только фургоны «Москвич-400-422», но и обычные седаны «Москвич-400-420» («Москвич-401-420»).

Автомобили «Москвич» очень полюбились Почте СССР, и в различных вариантах и модификациях использовались до середины 90-х годов. В 70-е годы для почтовых нужд была выпущена партия специальных праворульных фургонов «Москвич-434», предназначенных для сбора писем из почтовых ящиков. Считалось, что водителю с правой стороны намного удобнее выходить на тротуар и подходить к ящику, чем каждый раз с риском для жизни обегать машину со стороны проезжей части. Мысль правильная, но такие машины в почтовом ведомстве почему-то не прижились.

«Москвич» ижевского завода ИЖ-2715 грузовой модификации с увеличенным объем кузова и задней распашной двухстворчатой дверью особенно «пришелся по душе» почтовому ведомству. Почта СССР отдавала предпочтение именно этим машинам.

В 80-е понятия «легковой почтовый автомобиль» и ижевский «Москвич» стали практически синонимами. Тем не менее, это

Доставка зарубежной корреспонденции в Центр международной торговли в Москве

1968

Почтовый фургон «Москвич-433»

1963

Специализированный почтовый фургон ТА-9С

не единственные легковые автомобили, которые привлекались для сбора и доставки почты. В 80-е годы широкое распространение получила практика использования автомобилей такси ГАЗ-24 «Волга» в качестве помощников почтового ведомства. Большое количество развозных автомобилей требовалось в ранние утренние часы для доставки в отделения связи «свежих» газет, а у таксистов утренние часы были наименее загружены. Кому-то и пришла в голову мысль использовать простаивающие такси в качестве почтовых машин. За ветровым стеклом устанавливали табличку «Почта», чтобы хоть как-то объяснить голосующим у края дороги пассажирам, почему данный таксомотор не может взять их на борт.

1971

Специализированный почтовый фургон ГЗСА-948

■ Государственная почта, структурно сходная с современной, возникла в Римской империи при императоре Августе. По всей стране были учреждены «станции летучек» почты, предназначенные для отдыха и ночлега гонцов, всадников и возниц. «Революционным», по сравнению с персидской и китайской системами, новшеством стала возможность смены на таких станциях верховых или вьючных лошадей и, при необходимости, повозок. Поставка средств передвижения (как живых, так и колесных) являлась обязательной частью системы налогообложения окрестного населения и жителей покоренных стран. На станциях, расположенных на наиболее оживленных маршрутах, содержалось по 20–40 упряжных лошадей и мулов.
Для указания местонахождения адресата или подробного описания маршрута использовалась фраза «*Statio posita in…*» — «Станция находится в…». Слово *posita* впоследствии и трансформировалось в романо-германское *post* — почта.

■ В 1988 году было создано объединение «Ленинградская почта». Его главным предприятием стал Почтамт (Почтамтская ул., 9). В 1990 году там работало около 1,5 тысяч человек. В состав «Ленинградской почты» вошли 13 узлов связи и подчиненные им 345 отделений связи. Некоторые почтовые отделения работают при аэропортах, вокзалах, гостиницах, на предприятиях и в организациях.

Почтовая машина. 60-е годы XX века

■ XVI и XVII века были знаковыми в истории почты. Во-первых, содержание почтовой системы начали рассматривать не только как право, но и как обязанность правительств; во-вторых, в некоторых странах казенные монополии на связь были отменены. Например, во Франции, наряду с правительственной почтой, существовали частные предприятия, специализирующиеся на перевозке грузов и пассажиров. Долгое время «междугороднее пассажирское сообщение» входило в ведение почтовых ведомств.

■ Особенностью работы автомобильного транспорта по обслуживанию почтовой связи является строгое выполнение установленных маршрутов и расписания движения, а также регулярность рейсов, независимо от объема перевозимой почты. Другими словами, даже ради одного письма машина обязана следовать по заданному маршруту. В городах почтовые перевозки заключаются в доставке газет, журналов и писем в отделения связи; в обмене почты между предприятиями связи, городскими узлами связи и железнодорожными станциями, аэропортами и пристанями.

■ В советское время для перевозки почты изготавливались специализированные фургоны. Специфика перевозки предъявляла особые требования к обрудованию таких фургонов — как правило, в кузове имелись небольшие остекленные окна для лучшего освещения в дневное время. С внутренней стороны окна закрывали решетки. Задние двухстворчатые двери делались раздвижными, чтобы было удобнее вплотную подавать задним ходом к «окнам раздачи корреспонденции». В обязательном порядке двери снабжались звуковой сигнализацией, чтобы водитель не забыл их закрыть или был предупрежден, если двери открылись в процессе движения.

Вертолет доставляет почту в труднодоступные районы

■ Появление централизованной почты тесно связано с усилением государственной власти. Во Франции Людовик XI эдиктом от 19 июня 1464 года учредил королевских курьеров. По всем его владениям была раскинута сеть станций для перемены лошадей. Эта почта предназначалась исключительно для надобностей правительства. Королевским курьерам под страхом смертной казни запрещено было исполнять поручения частных лиц. В других странах гонцов могли использовать не только чиновники.
Вскоре не только во Франции, но и в Германии и Италии «почтой» стали означать всю совокупность установлений, которые учреждались государством или под контролем государства для пересылки как правительственной, так и частной корреспонденции.

■ В апреле 1918 года В.И. Лениным был подписан декрет «Об организации управления почтово-телеграфным делом Советской Республики». В 1930-е годы в распоряжение управления были переданы не только поезда и самолеты, но и автомашины, катера и другая техника.

Мособлгорлит Г-34332. Тираж 10000. Заказ № 280
Издание Рекламной конторы треста „МОСГОРОФОРМЛЕНИЕ"
1-я типография Трансжелдориздата, Москва

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440

ВИС-294611
ПОЖАРНЫЙ

DeAGOSTINI