

Дмитрик С.В., Миколаївський державний університет
ім. В.О.Сухомлинського.

Дмитрик Сергій Вікторович (1983 р.н.). У 2005 р. закінчив історичний факультет Миколаївського державного університету ім. В.О. Сухомлинського. Аспірант кафедри історії України МДУ ім. В.О.Сухомлинського. Тема наукового дослідження – “Виникнення і розвиток поштово-телеграфного зв’язку на півдні України (кінець XVIII – початок XX ст.)”.

МОРСЬКИЙ ПОШТОВИЙ ЗВ’ЯЗОК НА ПІВДНІ УКРАЇНИ В XVIII-XIX ст.

У статті розглядаються питання, пов’язані з особливостями перевезення пошти морем в Україні у XVIII-XIX ст. Особлива увага приділяється діяльності Російського товариства пароплавства і торгівлі – найбільшого перевізника пошти в Чорному та Азовському морях у XIX столітті.

Questions, related to the features of transportation of mail by a sea in Ukraine in the XVIIIth-the XIXth centuries, are examined in the article. The special attention is given to activity of the Russian organization of steamship line and merchant trade – the largest ferryman of mail in the Black and the Asov seas in the XIXth century.

Становлення і розвиток поштової справи на півдні України, особливо після заснування ряду міст, таких, як: Одеса (1794), Херсон (1778), Миколаїв (1789), відбувалось на тлі збільшення чисельності жителів цих регіонів, стрімкого зростання промисловості, збільшення як внутрішньої торгівлі, так і зовнішньої, особливо через Одесу, яка була “морськими воротами” Російської імперії. Відповідно гостро постало питання реорганізації та вдосконалення засобів масової комунікації як всередині країни, так і за її межами. А оскільки інтереси Російської імперії щодо розширення свого впливу на південних рубежах після приєднання Криму в 1783 р. тільки посилились, то питання регулярного і надійного зв’язку з країнами Чорноморсько-Азовського басейну стало особливо нагальним на початку XIX століття.

Актуальність наукового дослідження вказаного питання полягає в необхідності більш глибокого і різнобічного вивчення історичних подій в імперському періоді історії України.

Дослідженню питань розвитку поштового зв’язку присвятили свої праці В.Бізіна, А.Байраківський, Р.Уваров, В.Мухін, В.Мороз, П.Дюков, В.Іванов, В.Юрій, О.Остряков, М.Сафонов, В.Карминський [1]. У своїх працях вони досить ґрунтовно розкрили питання, пов’язані з перевезенням пошти сухопутними шляхами в XVIII-XIX ст., а от морському поштовому зв’язку було присвячено недостатньо уваги. Найбільш ґрунтовно розкрив проблеми морського поштово-

го зв’язку Є.Соркін [2], але дослідник зробив загальний аналіз водних поштових перевезень (моря, річки, озера) в Російській імперії у XVIII-XIX ст.

Тому мета даної статті – теоретично обґрунтувати процес становлення і розвитку системи морського поштового зв’язку на півдні України в XVIII-XIX ст.

Вперше питання морських поштових перевезень порушив ще на початку XVIII ст. російський генерал-поштмейстер П.Шафіров. Він обґрунтував переваги морського поштового сполучення з іноземними державами з використанням для цього легких вітрильних човнів. Петро I схвалив проєкт Шафірова і наказав виділити два фрегати, які були переобладнані для потреб поштової справи і отримали назву “поштові пакетботи” [3]. В 1723 р. вони почали здійснювати регулярні рейси між Петербургом і Любеком [4]. Наявна джерельна база вказує на існування в той же час морських поштових перевезень в акваторії Чорного моря, а саме: на початку XVIII ст. два російських фрегати перевозили пошту між Константинополем і російськими портами Північного узбережжя Чорного моря [5]. Проте дослідник Є.Соркін вважає, що пошту на пакетботах почали перевозити по Чорному морю тільки з 1779 року, коли за розпорядженням адміралтейської колегії кораблі почали ходити від Херсона і Таганрога до Константинополя [6].

Після того як у 1819 р. американський пароплав “Саванна” перетнув Атлантичний океан,

стало зрозуміло, що настала епоха пароплавства. Вперше закордонні поштові перевезення Російської імперії за допомогою пароплавів почали здійснюватися після візиту в 1827 р. англійського пароплава “Георг IV” до Санкт-Петербурга. В результаті переговорів власника пароплава англійця Жоліффа з князем Голіциним, який очолював Поштовий департамент, було складено особливі правила морського поштового зв'язку Росії з Англією і Пруссією [7].

У 1828 р. утворилося Чорноморське поштове пароплавство, яке мало три пароплави, що ходили до Константинополя та Редут-Кале на Кавказі [8]. Між Поштовим департаментом і приватними судновласниками була підписана угода про перевезення пошти, в якій однією з умов була заборона приймати до перевезення листи, що не оплачувалися поштовим збором [9].

У будь-яких портах листи, привезені шкіперами, матросами чи пасажирами, збиралися шкіперами і через корабельних наглядачів відправлялися у відповідне поштове місце порту. З таких листів стягувалися портові і вагові гроші, які були вдвічі менші, ніж відповідні збори за перевезення сухоходом чи пароплавом. Шкіперам, які передавали листи корабельним наглядачам, видавали по 20 копійок за кожен лист. Якщо хтось із моряків чи пасажирів бажав сам доставити листи за адресами, то був зобов'язаний внести гроші за них у поштове місце. Коли листи були прийняті і на них поставлені штемпелі (додаток А), то гроші поверталися.

Якщо на привезених листах було зазначено, звідки вони, то збір стягувався від того місця. Коли ж нічого зазначено не було, то гроші стягувалися з того місця, звідки прийшов корабель.

Шкіпери, матроси і пасажири, які мали при собі листи, не звільнялися від плати за них. За цим спостерігали корабельні наглядачі і контролювали, щоб без поштового штемпеля ні в кого не було листів на кораблі. Якщо встановлювалося, що хтось переховував листи без поштового штемпеля, то з нього стягувався штраф в розмірі 25 рублів за кожен лист, причому п'ята частина суми відходила на користь того, хто цей факт установив, чотири частини направлялися в поштовий дохід [10].

З 1833 р. перевезення пошти по Чорному і Азовському морях забезпечувало Чорноморське пароплавне товариство, з яким Поштовий департамент підписав договір, затверджений Комітетом міністрів 23 лютого 1843 р. [11]. За перевезення приватних листів пароплавами між Одесою та Константинополем брався поштовий збір по 30 копійок срібла за один лот (додаток А) ваги. На листах, адресованих в Константинополь через Одеську поштову контору, необхідно було робити напис: “для відправлення на пароплав у Константинополь” [12].

Окрім загальних нормативно-правових актів, що регламентували діяльність поштових

установ, видавалася значна кількість галузевих документів, що створювали чітку систему діловодства морської пошти. Так, 23 березня 1842 р. наказом начальника головного морського штабу була видана постанова морського відомства про порядок видачі з пошти казенних грошей і речей чиновникам військового і морського відомств. За цією постановою, в морському відомстві вводилися особливі шнурові книги для запису отриманих з пошти казенних коштів і посилок, в яких потрібно було відмічати місяць і число, коли були віддані гроші і посилки з пошти приймальнику [13].

Одним з хвилюючих питань у XIX ст. було нерозповсюдження інфекційних хвороб, зокрема таких, як чума. Оскільки остання могла поширюватися через листи, бандеролі або інші речі, що привозилися з-за кордону, то 4 червня 1841 р. був прийнятий “Статут про карантин”. Відповідно до нього, було створено карантинне правління, яке керувало діяльністю центрального карантину, приватних карантинів, застав та кордонів.

Для здійснення обміну кореспонденцією була облаштована тимчасова поштова експедиція. Після отримання листів із міської поштової контори експедиція очищувала їх за карантинними правилами і тільки після цього відправляла до вказаного адресата.

Морська пошта, яка прибувала на територію Російської імперії під час карантину, підлягала чітко регламентованому ретельному очищенню. Листи, посилки та бандеролі відразу після прибуття відбиралися у шкіперів, які відповідали за перевезення пошти, та у пасажирів, які самі перевозили кореспонденцію, попередньо за неї сплативши. Службовці приймали пошту, використовуючи довгі щипці. Листи проколювалися в кількох місцях, надрізалися з одного або двох боків, а потім внутрішні частини листів роз'єднувалися металічними чи дерев'яними прутиками в прорізаних місцях для того, щоб у всі частини листа міг вільно потрапити хлорний газ. Обпилювання хлором продовжувалось близько однієї години. Якщо ж в пошт-пакетах були речі, то вони передавалися для очищення в товарний квартал. Усі посилки, товари і речі, які надходили в карантин з військових, приватних чи комерційних кораблів обов'язково, після очищення, передавалися на митницю. Це правило не поширювалось лише на речі осіб, які прибували з іноземних держав в ролі послів, посланців і міністрів. Вони пропускалися без догляду. Але речі, які висилалися їм з-за кордону, підлягали обов'язковому очищенню [14].

Найбільшим же перевізником пошти у XIX ст. по Чорному та Азовському морях було Російське товариство пароплавства і торгівлі (далі – РТПіТ), яке з 50-х років почало доставляти пошту з Одеси в порти Туреччини, Єгипту, Болгарії, Лівії та інших країн Сходу [15]. Віце-директор Поштового департаменту Д.Маркелов підписав 28 червня 1862 року договір з РТПіТом

в особі голови правління товариства М.Анцифорова [16]. Флот товариства налічував 80 пароплавів, які керувались управлінням, що знаходилося в Одесі [17]. Договір підписувався як експеримент строком на два роки з можливістю продовження за спільною згодою. Починаючи з 1 січня 1863 року поштові контори приймали кореспонденцію, адресовану в такі порти: Батум, Требізонд, Метелин, Смирна, Мерсина, Александрета, Бейрут, Яффа, Олександрія, Афон, Салоніки.

Безпосередня передача на пароплави та прийом з пароплавів кореспонденції, направленої з Росії і Константинополя в східні порти та в зворотному напрямі, виконувалась Одеською прикордонною і Константинопольською закордонною поштовими конторами. Крім цього, під час навігаційних місяців по Азовському морю, приймалась на пароплави місцева кореспонденція, відправлена у східні порти з Таганрозької, Керченської, Сіської, Маріупольської та Бердянської поштових контор; під час же замерзання Азовського моря кореспонденція зазначених портів пересилалась через Одесу [18].

Була встановлена єдина вагова плата за пересилання листів морем – 20 коп. за лот (понад це – 10 коп. внутрішніх вагових за лот, які на загальних умовах сплачувались за пересилання кореспонденції суходолом як з внутрішніх міст до Одеси, Таганрога та інших, так і в зворотному напрямі). Окрім листів дозволялося пересилати в бандеролях (*sous bande*) газети, журнали, преїскуранти, циркуляри та інші друковані оголошення, в яких, крім адреси, нічого не було написано. За бандерольні відправлення утримувалося по 6 коп. за перевезення морем і 4 коп. – за доставку по суходолу [19].

Починаючи з 1857 р. в Україні діяли поштові марки [20]. Тому РТПіТ з дозволу Поштового департаменту випустило свої власні поштові марки, на яких були зображені пароплав, поштова “трійка” чи царський двоголовий орел. У договорі з Поштовим департаментом від 8 червня 1872 року було зазначено, що марки РТПіТу повинні були слугувати для франкування кореспонденції, що йшла зі Сходу в Російську імперію, та для кореспонденції, що пересилалась морем з турецьких портів до Одеси, а далі йшла транзитом через Росію в Європу. А от оплата кореспонденції з Одеси у східні порти здійснювалась виключно державними поштовими марками, які товариство мало змогу купувати за номінальною ціною. Перша марка такого зразка вийшла в 1863 році та призначалась для оплати бандерольних відправлень з друкованими виданнями. На ній були зображені державний герб Росії та перехреснені поштові ріжки.

Використовувалися й інші знаки поштової оплати, наприклад з портретами царів. Крім цього, в обігу були спрощені поштові марки, які містили лише круговий напис: “Восточная кореспонденция”, а по центру був номінал марки в копіях [21].

Листи без марок не приймалися до відправлення, якщо ж вони були опущені в поштову скриню безпосередньо на пароплаві, то за такі листи з адресатів утримувалась особлива плата – вдвічі більша встановленої, тобто по 40 коп. за лот [22].

Прийом, відправка і видача кореспонденції в східних портах (крім Яффи та Константинополя, в яких ці функції виконувались Поштовим департаментом), та продаж марок здійснювались агентами РТПіТу, які мали особливі штемпелі, отримані від поштового відомства, для зазначення на листах місць прийому, а також числа і місяця відправки кореспонденції. Отримані на Сході листи, які через неявку адресатів залишались в агентствах, виставлялися в рамках на видних для публіки (додаток А) місцях, а якщо листів збиралося багато, то виставлявся лише їх реєстр із указаними іменами адресатів.

За таємне перевезення листів на пароплавах службовцями РТПіТу був встановлений штраф у розмірі 7 руб. 50 коп. за лист. Відповідна сума виплачувалась товариством поштовому відомству, а потім вираховувалась з окладу службовця.

Контроль за прийомом пошт-пакетів та їх здачею в поштові контори і у східні агентства РТПіТу здійснювався капітанами пароплавів та особами, яким ця справа була доручена товариством. Вони несли відповідальність як за цілісність пошт-пакетів, так і за правильність їхньої доставки у відповідні поштові контори чи агентства товариства. У випадку небезпечної ситуації на пароплаві однією з головних задач капітана було збереження пошти [23].

Оскільки пошт-пакети здавалися на пароплави під особисті розписки капітанів, останні мали при собі особливі бланки-описи, в які занотовувався рух довіреної їм кореспонденції. В тих же описах ставили свій підпис приймальники в містах призначення пошт-пакетів, а потім капітани здавали зазначені описи в Одеську контору РТПіТу, де вони зберігались надолі.

У договорі також наголошувалось на тому, що при кожному агентстві РТПіТу в турецьких портах мали бути вивіски російською, французькою та італійською мовами: “Русская почта” [24]. Головний контроль за рухом кореспонденції та звітністю по всіх операціях, пов’язаних з поштою, здійснювався Одеською прикордонною поштовою конторою.

Одеська прикордонна і Константинопольська закордонна поштові контори, Таганрозька, Керченська, Бердянська, Сіська і Маріупольська повітові поштові контори, як і всі східні агентства РТПіТу, забезпечувались для здійснення діяльності особливими книгами-реєстрами. Кожна сторінка такої книги була розграфлена на дві половини, і в кожному з них вписувалися число і вага листів та бандерольних відправлень. Таким чином, у книзі утворювалось два примірники одного й того ж реєстру, з яких один, той, що

знаходився на краю сторінки, відрізався відправником пошти і вкладався в пошт-пакет разом з кореспонденцією, а інший, як дублікат відправленого, залишався в книзі. Це робилось для того, щоб наприкінці кожного місяця Константинопольська, Таганрозька, Керченська, Бердянська, Сійська, Маріупольська поштові контори і всі східні агентства товариства мали можливість відправити в Одеську прикордонну поштову контору отримані ними разом з кореспонденцією реєстри, вирізані з книг тих місць, звідки прийшла кореспонденція. А по закінченні року з першою поштою пересилали в Одеську прикордонну контору і самі реєстрові книги. З отриманих щомісячних реєстрів Одеська поштова контора складала відомості про рух східної кореспонденції та надавала їх у Поштовий департамент; не пізніше 1 березня надавала в туди ж детальний річний звіт про отримання в кінці року самих реєстрових книг, а копію передавала в Одеську контору РТПіТу [25].

У винагороду за взятий РТПіТом обов'язок виконувати у східних портах прийом, відправку та зберігання кореспонденції на їхню користь відраховувалось 25 % збору, що надходив у поштовий дохід за пересилання кореспонденції морем, тобто по 5 коп. з лота ваги за листи і по 1,5 коп. – за бандеролі.

Що ж до поштових зборів, які отримували агентства РТПіТу внаслідок франкування (додаток А) листів і бандерольних відправлень поштовими марками, то вони залишалися в касі агентств на особливому рахунку. По закінченні кожного року агентства надавали в Одеську контору товариства повний звіт щодо вказаних зборів, і потім загальний звіт Одеська контора РТПіТу направляла в Одеську прикордонну поштову контору для співставлення з їх власним звітом. По завершенні роз'яснень всіх можливих неузгоджень Одеська поштова контора з дозволу Поштового департаменту видавала Одеській конторі РТПіТу суму, яка становила 25 % від валового збору за перевезення морем кореспонденції на пароплавах товариства [26].

Після чотирьох успішних років співпраці була спрощена система оплати, і починаючи з 1867 року розрахунок проводився наступним чином: прибуток від перевезення кореспонденції з Росії на Схід ішов повністю поштовою управлінню, а прибуток за перевезення в зворотному напрямі – в дохід РТПіТу [27]. З 1884 р. почалося перевезення кореспонденції найбільшою морською поштовою лінією Одеса – Владивосток. Доставка здійснювалась пароплавами Добровільного флоту [28]. Супроводжували пошту на пароплавах листоноші.

Особливістю перевезення пошти у другій половині XIX ст. було те, що пароплавам, на

яких кореспонденція перевозилась безкоштовно, поштове відомство надавало право підіймати на щоглах поштовий прапор (якір з поштовим ріжком на білому фоні та три кольори російського прапора в правому куті). Цей прапор надавав кораблям значних переваг під час плавання. В 1878 р. поштовий прапор був замінений значком з поштовою емблемою [29].

Однак російські поштові контори на Сході були закриті в 1914 році у зв'язку з початком Першої світової війни.

Таким чином, ми можемо зробити висновки:

1. В кінці XVIII ст. почався регулярний поштовий зв'язок південних регіонів Російської імперії (через міста Херсон і Таганрог) з Константинополем, але більша частина східних портів залишалась поза сферою діяльності російського поштового відомства.
2. Розвиток промисловості і торгівлі в XIX ст. сприяв залученню до поштової діяльності приватних пароплавних товариств, внаслідок чого значно розширилася сфера поштового обміну в акваторії Чорного та Азовського морів.
3. Прийняття ряду нормативно-правових актів державними органами Російської імперії сприяло формуванню юридичної бази для становлення системи морського поштового зв'язку.
4. Співпраця Одеської прикордонної поштової контори з Російським товариством пароплавання і торгівлі в другій половині XIX ст. остаточно сформувала чітку систему морського поштового зв'язку на півдні України, яка проіснувала до 1914 року.

Подальшого дослідження потребують питання перевезення пошти басейнами річок Дніпра, Південний Бугу, Інгулу та Інгульця в Південному регіоні України.

Додаток А

Словник термінів

Лот – російська міра ваги, яка використовувалась до введення метричної системи мір; 1 лот = 1/32 фунта = 3 золотникам = 12,797 гр.

Публіка – громадяни, які були потенційними клієнтами поштового відомства в Російській імперії.

Франкування – попередня оплата за перевезення і доставку поштової кореспонденції шляхом наклеювання марок на поштовий конверт.

Штемпель – поштовий інвентар, призначений для погашення поштових марок на поштових відправленнях і для оформлення поштових відправлень, квитанцій та іншої поштової документації.

Література

1. Бизина В.Г. Из истории украинской почты. (К 225-летию Киевского почтамта). – К. [Б.в.], 2000. – 91 с.; Байраківський А.Л., Уваров Р.В. З історії української пошти // Історія України. Маловідомі імена, події, факти: Збірник статей. – Вип. 16. – С. 304-310; Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Від гінця до Інтернету. Нариси з історії української пошти. – К.: [Б.в.], 2002. – 327 с.; Краткий очерк по истории Всемирной и Русской почты. – М.: Издание Ц.К. Союза Связи, 1924. – 117 с.; Сафонов Н.А., Карминский В.А. Письмо оправляется в путь. Рассказы о зарождении и развитии отечественной почты. – М.: Изд-во “Связь”, 1965. – 70 с.
2. Соркин Е.Б. Почта спешит к людям. – М., 1977. – 128 с.
3. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 53.
4. Сафонов Н.А., Карминский В.А. Вказ. праця. – С.20.
5. Остряков А. Вказ. праця. – С. 100.
6. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 53.
7. Остряков А. Вказ. праця. – С. 100.; Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 54.
8. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 100.
9. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. Обзор документальных материалов // Под ред. Н.А.Мальцевой. – Л.: Ленинградская типография № 5 Главполитграфпрома СССР, 1966. – С.44.
10. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). – Ф. – 87 – Оп. 1. – Спр. 36. – Арк. 16.
11. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 26.
12. ДАМО. – Ф.87. – Спр.40. – Оп.1. – Арк.36.
13. ДАМО. – Ф.87. – Спр.40. – Оп.1. – Арк.7-7зв.
14. ДАМО. – Ф.87. – Спр.39. – Оп.1. – Арк.27-28.
15. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С.26.; Соркин Е.Б. Вказ. праця.
16. Центральний державний історичний архів м. Києва (далі – ЦДІАК). – Ф. 1252. – Оп. 1. – Спр. 159. – Арк. 42 зв.
17. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 57.
18. ЦДІАК. – Ф. 1252. – Оп.1. – Спр. 159. – Арк. 32.
19. Там само.
20. Байраківський А.Л., Уваров Р.В. Вказ. праця. – С. 308.
21. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 57-58.
22. ЦДІАК. – Ф. 1252. – Оп. 1. – Спр. 159. – Арк. 32 зв.
23. Там само. – Арк. 42.
24. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 58.
25. ЦДІАК. – Ф. 1252. – Оп. 1. – Спр. 159. – Арк. 42.
26. Там само. – Арк. 42 зв.
27. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 57.
28. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 26.; Остряков А. Вказ. праця. – С. 100.
29. Соркин Е.Б. Вказ. праця. – С. 60.

Надійшла до редколегії 2.09.2007 р.