



УДК 94 (477): 856.8 "16/17"

Міронова І.С., Миколаївський навчально-науковий інститут Одеського національного університету ім. І.І.Мечникова

Міронова Ірина Сергіївна (1976 р.н.). У 1998 р. закінчила історичний факультет Миколаївського державного педагогічного інституту. Кандидат історичних наук, доцент кафедри історичних дисциплін МННІ ОНУ ім. І.І.Мечникова. Тема наукового дослідження – *“Історія української пошти другої половини XVII – початку XX століття”*.

Розвиток залізничної пошти в Україні в другій половині XIX ст.

На основі джерельних та архівних матеріалів у статті розглядається історія розвитку залізничної пошти в Україні в другій половині XIX ст.

On the basis of sources and archival materials, in clause the history of development of railway mail in Ukraine in second half 19th is considered.

Дослідження історії розвитку поштових установ України є актуальним в контексті вивчення маловивчених проблем нашої держави. Аналізуючи історію поштового зв'язку, не можна забувати, що його рівень знаходиться в тісній залежності від розвитку виробничих сил і техніки країни. Зв'язок має велике значення для суспільно-господарської діяльності держави, без нього не може бути здійснено управління різними сферами виробництва, військовими силами і транспортом. Автор статті зробила спробу проаналізувати розвиток поштової справи в Україні з початку встановлення перевезення пошти залізницями та розглянути, яких перетворень і змін зазнав поштовий рух після проведення ряду реформ.

Питанням розвитку та діяльності поштового зв'язку в Україні присвятили свої праці В.Бізіна, В.Мухін, В.Мороз, П.Дюков, В.Кофман, Р.Калін [1]. Автори виклали основні віхи виникнення, становлення й розвитку поштового зв'язку на території України. Проте питання розвитку залізничних поштових перевезень другої половини XIX ст. не були достатньо розглянуті. Саме цю прогалину намагається заповнити автор даної статті.

Заклади зв'язку Східної та Південної України весь час знаходилися під впливом Росії. Відкриття в 1837 р. першої в Росії залізниці між Санкт-Петербургом і Царським Селом стало початком перших залізничних перевезень пошти. Пошту упаковували в шкіряні баули, які закріплювалися на дахах пасажирських вагонів. Супроводжуючі їхали разом з пасажирами [2].

У 1851 р. запрацювала магістраль між Петербургом і Москвою. Правила і умови перевезення пошти в ній були затверджені царським указом 13 грудня того ж року і лягли в основу всіх угод, що уклалися із приватними залізницями.

По залізницях перевозилася кореспонденція, посылки, тюки, поштові карети, брики. Карети і брики встановлювалися на відкритих залізничних платформах. Поштовий вантаж вагою до п'яти пудів здавався в багажний вагон. При великій кількості пошти виділявся спеціальний вагон. У ньому дозволялося знаходитися лише супроводжуючим і поштовим чиновникам. Кореспонденція в них не оброблялася, і в дорозі обмінювалися тільки закриті поштові речі [3].

Регулярний рух поштових вагонів в Російській імперії розпочався з квітня 1852 р. Для перевезення використовувалися комбіновані вагони серії “Мікст”. Вагон поділявся на дві частини. В одній знаходилася пошта, в іншій – багаж або купе для пасажирів. Необхідних умов для перебування в ньому супроводжуючих не було: були відсутні опалення, вентиляція, місця для відпочинку. Всередині вагону запалювали сальні свічки.

Перші шість дерев'яних кузовів поштових вагонів виготовили на Олександрівському заводі в Санкт-Петербурзі у 1860-1864 рр. Пізніше поштові вагони почали виготовляти на заводах у Москві, Варшаві, Ковровських залізничних майстернях (1866 р.), на Коломенському (1873 р.), Мальцевському (1874 р.) і Сорновському

(1878 р.) заводах за замовленням поштового відомства. Нові вагони, пофарбовані в коричневий колір, мали залізну обшивку, грубку, комору, канцелярію з двома столами, купе для відпочинку бригади і туалет.

У 90-х рр. XIX ст. на заводах у Митищах, Твері і Петербурзі почали випускати тривісні поштові вагони довжиною 11,8 аршин (8,4 м), шириною 3,3 (2,3 м) і висотою 2,1 (1,8 м) аршина. Усередині було дві сортувальні шафи по 60 кліток і столи для роз'їзних працівників, а також дві комори. З 1900 р. з'явилося водяне опалення [4].

Першу залізницю в Україні було прокладено від Львова до Перемишля у 1861 р. В 1863-1865 рр. була побудована Одесько-Парканська залізниця, а до кінця 60-х рр. XIX ст. Одеса була з'єднана рейками з Центральною Росією через Єлисаветград – Полтаву – Харків. Розширювалися залізничні шляхи Одеси з регіонами Росії [5].

У 1866 р. були побудовані лінії Одеса – Балта, Львів – Чернівці – Ясси. 17 грудня 1868 р. відкрився рух поїздів за маршрутом Київ – Курськ, що забезпечувало поштові відносини з Москвою. 7 червня 1870 р. поїзди пішли з Києва до Одеси, пізніше – до Бреста, Харкова, Донбасу [6].

У 1873 р. була відкрита Лозово-Севастопольська залізниця і з нею було встановлене перевезення пошти у супроводі роз'їзних чиновників до Сімферополя. У зв'язку з цим поштовий департамент доручав всім поштовим установам: просту письмову кореспонденцію і газети, які були адресовані на станції Лозово-Севастопольської залізниці, відправляти через поштові вагони від Лозової до Сімферополя і в зворотному напрямку; страхову кореспонденцію направляти у всі поштові установи, які знаходилися при даній залізниці. До того ж страхова кореспонденція, яка направлялася з Одеси до Сімферополя, повинна була пересилатися в спеціально призначених для цього сумках [7].

У 1869 р. було організоване Управління перевезення пошти залізницями і в зв'язку з цим почалося створення при залізничних станціях поштових відділень [8].

Поштові статути і звід урядових розпоряджень за 1857-1880 рр. розповідають про розподіл ліній залізниць по ділянках (відділах) управління перевезення пошти. На території України функціонували четвертий, п'ятий і дев'ятий відділи управління [9].

До четвертого відділу були віднесені лінії Харків – Курськ, Харків – Ростов, Лозова – Севастополь, Харків – Ворожба. Завідуючий відділом знаходився в Москві, а його помічники – у Харкові, Лозовій і Ворожбі.

До п'ятого відділу відносилися лінії Київ – Курськ, Київ – Брест – Граєве, Здолбунове –

Радзівілів, Фастів – Знамянка – Миколаїв, Ковель – Млава. Завідуючий знаходився в Києві, а його помічники – в Києві, Фастові, Миколаєві, Ковелі, Млавій, Радзівілові, Граєвому.

До дев'ятого відділу відносилися лінії Козятин – Одеса, Харків – Бірзула, Жмеринка – Волочиськ, Роздільна – Унгени, Бендери – Рені. Місце перебування завідуючого – Одеса, помічників – Бірзула, Жмеринка, Козятин, Волочиськ, Рені.

Гілки залізниць Краматорськ – Луганський завод, Костянтинівка – Сланівка – Юзове, Попасна – Лисичанськ знаходилися під контролем Катеринославської губернії. Так, поступово, складалася схема маршрутів, яка діяла багато років.

Пам'ятна книжка Київської губернії за 1890 р. повідомляла, що в Києві, на вокзалі, був розміщений п'ятий відділ управління перевезення пошти залізницями. Завідуючим був надвірний радник Лука Кирилович Строгий. В обслуговуванні знаходилися лінії Київ – Курськ, Київ – Брест – Граєве. З Києва залізницями щодня відправлялася пошта в Петербург, Москву, Брест, Одесу, Миколаїв.

Управління поштових перевезень проіснувало 22 роки. З 1891 р. керівництво перевезеннями передали до територіальних відділів [10].

Архівні документи за 1892 р. свідчать, що Курська і Брестсько-Граєвська лінії відносилися вже до четвертого відділу. Знаходився він у Києві по вул. Маріїнсько-Благовіщенській, у будинку Курдюмова, а залізничне поштове відділення – на вокзалі Південно-Західної залізниці. Начальником був надвірний радник Костянтин Степанович Курбанов. Відділення обслуговувало лінії Київ – Курськ, Київ – Брест – Граєве.

У 1895 р. четвертий відділ розміщався в Києві по вул. Малій Житомирській, 7 і у своєму підпорядкуванні мав Київське, Фастівське, Козятинське залізничні поштові відділення, що обслуговували лінії поштових вагонів Київ – Воронеж, Київ – Брест – Граєве, Фастів – Миколаїв, Козятин – Умань [11].

У 1899 р. У Російській імперії було організовано 10 управлінь відділів перевезень пошти залізницями, з яких на території України функціонували третій, четвертий і п'ятий відділи.

Штат Управління відділів перевезення пошти складався з начальника, помічника, діловода, переписувача, сторожа, а також запасних чиновників і листонош. У спеціальних вагонах пошту супроводжували: роз'їзний чиновник, його помічник, листоноші. Чисельність бригади визначалася в залежності від обсягу роботи [12].

У січні 1871 р. Державна Рада затвердила "Статут про перевезення пошти залізницями", згідно з яким залізниці зобов'язувалися погоджувати з поштовим відомством розклад руху

поїздів, причіпляти поштові вагони, ремонтувати їх, виділяти приміщення на станціях для зберігання поштової кореспонденції, а також в кожному пасажирському поїзді – місце для пошти і супроводжуючого. На самих залізницях поштової операції не проводилися. Статутом забороняло-

ся керівникам залізниць приймати і самостійно пересилати гроші, цінні папери, бандеролі, посылки. Правила перевезення пошти залізницями набрали сили 9 січня 1873 р., а наступні – 14 червня 1917 р. [13].

Табл. 1

Відділи перевезень пошти залізницями в Україні у 1899 р. [12]

Відділи та центри управління	Поштові відділення		Напрямки обслуговування
	Місце знаходження	Розряд	
Третій, Варшава	Ковель Рівне	другий третій	Ковель – Млава Вільно – Рівне
Четвертий, Київ	Київ	перший	Київ – Брянськ – Москва, Київ – Грасе, Київ – Знам'янка – Миколаїв, з 21 січня 1901 р. – Київ – Ковель
	Чернігів	третій	Чернігів – Красне
	Конотоп	четвертий	Конотоп – Пирогівка
	Серединна Буда	четвертий	Ворожба – Серединна Буда
	Житомир	третій	Житомир – Бердичів – Семки, Холонівська – Калинівка
	Радзівілів	другий	Радзівілів – Здолбунів
	Здолбунів	третій	Здолбунів – Радзівілів
	Одеса	перший	Одеса – Козятин
	Козятин	третій	Козятин – Одеса, Козятин – Умань
	Жмеринка	третій	Жмеринка – Очниця
	Волочиськ	другий	Волочиськ – Жмеринка
	Слобідка	четвертий	Слобідка – Новоселиця
	Новоселиця	другий	Новоселиця – Слобідка
	Рені	четвертий	Бендери – Рені
	Ольвіополь	третій	Рудниця – Ольвіополь
Вапнярка	четвертий	Вапнярка – Квіткове	
Умань	четвертий	Умань – Козятин	
Миколаїв	четвертий	Миколаїв – Київ	
П'ятий, Харків	Харків	Перший	Харків – Москва, Белгород – Волочиськ, Харків – Ворожба, Харків – Бірзула, Харків – Ростов, Харків – Балашово, Полтава – Костянтиноград, Харків – Севастополь
	Севастополь	третій	Севастополь – Харків
	Феодосія	четвертий	Феодосія – Джанкой
	Катеринослав	третій	Харцизьк – Долинська, Долгінцеве – Раковата – Любомирівка
	Бердянськ	четвертий	Бердянськ – Чаплине
	Попасна	четвертий	Краматорськ – Попасна, Попасна – Микитівна
	Маріуполь	четвертий	Маріуполь – Дебальцеве – Зверєво
Куп'янськ	третій	Куп'янськ – Дебальцеве – Міллерове	
Луганськ	четвертий	Куп'янськ – Дебальцеве – Міллерове	

4 жовтня 1871 р. поштовим департаментом було складено список ліній, за якими перевозилася пошта. З огляду на відкриття нових залізниць, крім існуючих дев'яти, були створені ще два відділи – X і XI [14]. Для того, щоб не було

плутанини з перевезенням кореспонденції, роз'їзним чиновникам на кожній розписці доручалося проставляти вагонні штампелі [15].

Для усунення непорозумінь у разі пошкодження пошти поштовий департамент встановив

кінцевий прийом пошти на станціях залізниць, звідки вона пересилалася за допомогою листонош у вказані поштові установи. Внаслідок цього департамент наказував: до приходу поштових поїздів висилати на станції досвідчених і надійних працівників-сортувальників або листонош, для доставки кореспонденції в поштові установи; поштові працівники мали оглядати пошту, яка передавалася їм із вагонів, а також шкіряні речі і тюки [16]. Належним чином перевірялися також рекомендовані листи. Вони вкладалися в постпакети з надписом “замовлений”. За втрату або пошкодження даного виду кореспонденції за провинною роз’їзного чиновника або сортувальника на них накладався штраф у розмірі 10 руб. за кожний лист, який знаходився в постпакеті [17].

З особливою увагою перевірялася доставка грошової кореспонденції. В 1874 р. поштовий департамент дозволив пересилати відкриті грошові постпакети в розмірі до 100 руб. залізницями [18]. В 1876 р. було дозволено пересилати цінні посилки на суму 500 руб. кожна [19]. Пізніше, в 1879 р. поштовий департамент дозволив пересилати відкриті грошові постпакети в розмірі до 500 руб. за встановленими правилами [20].

З 1 вересня 1874 р. була підвищена погонна плата за перевезення пошти, естафет та іншої кореспонденції. Прогонний податок брався у вигляді премії на користь казни. За пересилку естафет по тим залізницям, які йшли паралельно поштовим трактам, з відправника брали 2 коп. на користь казни і ½ коп. поверстових (всього 2½ коп. за кожну версту). За пересилку естафет по іншим дорогам з відправників брали 1½ коп. на користь казни і ½ коп. поверстових (всього 2 коп. за кожну версту) [21].

Для пересилки франкованої і нефранкованої простої міжнародної кореспонденції в поштових вагонах були введені шнурові книги для запису отриманої кореспонденції і податків, які бралися з одержувача за нефранковану кореспонденцію [22].

У 1879 р. поштовим департаментом було дозволено переправляти залізницею і морськими пароплавами посилки з живими бджолами. При відправленні таких посилок, адресат в обов’язковому порядку надсилав у пункт призначення оголошення. Видавали їх тільки в поштових установах. Роз’їзні чиновники повинні були слідкувати, щоб посилки не кидали і не перевертали [23].

У 1880 р. поштовим департаментом був виданий новий список ліній залізниць, за яким перевозилася пошта у вагонах. У ньому вказувалися пункти руху кожного вагону і відділи, які знаходилися в управлінні власників, що відповідали за перевезення пошти [24]. Відділ ІХ списку вказував на номери вагонів і напрямки руху

поїздів. Завідуючий перевезенням пошти за цими лініями знаходився в Одесі [25].

Поштовою реформою 1885 р. було введено нумерацію поштових вагонів. Почалося детальне сортування листів у губернських містах за їх маршрутами, виділення прямих постпакетів до адресних підприємств при наявності п’яти і більше листів. Бригади вагонів у дорозі мінялися [26].

У процесі розвитку мережі залізниць деякі поштові тракти почали втрачати своє колишнє значення. Про це говорять звіти, які розглядалися в 1886 р. Державною Радою, за поданням Головного управління пошт і телеграфів. В результаті були прийняті заходи “Про порядок скорочення поштового руху по ґрунтовим трактам у результаті будови залізничних доріг” [27].

Піклуючись про прискорення пересилки кореспонденції, Головне управління пошт і телеграфів 15 липня 1894 р. прийняло рішення про відправлення простих і замовлених листів у пасажирських поїздах за такими напрямками:

- із Сімферополя і Севастополя: а) до Курська – з поїздами Лозово-Севастопольської і Курсько-Харківсько-Азовської дороги; б) до Києва – з поїздами Харківсько-Миколаївської і Києво-Воронезької дороги; в) до Таганрога і Ростова-на-Дону – з поїздами Лозово-Севастопольської, Катерининської і Курсько-Харківсько-Азовської доріг;
- із Знам’янки: а) до Кременчука, Полтави, Харкова – з поїздами Харківсько-Миколаївської дороги; б) до Ромен і Мінська – з тими ж поїздами до Кременчука, а далі з поїздами Харківсько-Миколаївської дороги;
- із Єлизаветграда: у вагон № 67 (Знам’янка – Миколаїв) і Знам’янку – з поїздами Харківсько-Миколаївської дороги [28].

У 1895 р. був складений список поїздів Херсонської губернії, з якими відправлялася проста і замовлена кореспонденція. Так, із Одеси з кур’єрським поїздом Південно-Західної залізниці пошту перевозили до Твері, Володимира, Нижнього Новгорода, пароплава “Нижній Новгород – Перм”, Проскурова, Києва, Вінниці, поштового вагону № 127 “Козятин – Христинівка”, Санкт-Петербурга та Воронежа [29].

Були випадки, коли пошта затримувалася через несвоєчасний обмін її між вагонами, через недогляд листонош, роз’їзних чиновників або ж керівника поїзда. За порушення правил поштових перевезень, затримку поїздів без поважної причини, робітники звільнялися з посад [30].

Встановлені і вдосконалені в другій половині ХІХ ст. правила перевезення пошти залізницями проіснували майже 50 років. Проект нових правил був розроблений і представлений до розгляду

ду міністерств шляхів сполучення і фінансів тільки в 1913 р. Остаточо проект був затверджений 14 червня 1917 р. [31].

Таким чином, розвиток мережі залізниць у другій половині XIX ст. дав початок першим залізничним перевезенням пошти. В процесі розвитку даної мережі деякі поштові дорожні тракти втратили своє значення. У 1900 р. довжина залізничних шляхів на території України досягла 8417 км. Поступове збільшення обсягу перевезення кореспонденції залізничними доро-

гами призвело до створення спеціальних установ для керівництва цими операціями – управління і відділів перевезення пошти залізничними дорогами. Завдяки реформам, постановам, наказам поштового департаменту, які стосувалися перевезення пошти вагонами, скоротилися терміни доставки пошти, зріс її обсяг. Залізнична пошта другої половини XIX ст. вийшла на одне із перших місць в Україні і докорінних змін зазнала лише після 1917 р.

Література

1. Бизина В.Г. Из истории украинской почты. (К 225-летию Киевского почтамта). – К.: [Б.в.], 2000. – 91 С. ; 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.
2. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 27.
3. Мухін В., Мороз В., Дюков П. та ін. Вказ. праця. – С. 58-60.
4. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 28.
5. Кофман В., Калин Р. Одесская почта (фрагменты истории). – Одесса: МП “Брок-Сервис-Мэн”, 1998. – С. 11.
6. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 28.
7. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 47. – Арк. 119-120.
8. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 28.
9. Почтовые уставы и свод правительственных распоряжений по почтовому ведомству (1857-1880 гг.). – СПб., 1881.
10. Бизина В.Г. Вказ. праця. – С. 29.
11. Там само. – С. 29-30.
12. Там само.
13. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XIX вв. Обзор документальных материа-
- лов. – Л.: Главполитграфпром СССР, 1966. – С. 49.
14. ДАМО. – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 47. – Арк. 126-126 зв.
15. Там само. – Спр. 49. – Арк. 1-1 зв.
16. Там само. – Арк. 13 зв.
17. Там само. – Спр. 47. – Арк. 79-79 зв.
18. Там само. – Арк. 77-77зв.
19. Там само. – Спр. 50. – Арк. 6 зв.
20. Там само. – Спр. 56. – Арк. 5 зв.
21. Там само. – Спр. 47. – Арк. 88 зв.
22. Там само. – Арк. 124-125.
23. Там само. – Спр. 54. – Арк. 16 зв.
24. Там само. – Спр. 58. – Арк. 23 зв.
25. Там само. – Арк. 24.
26. Там само. – Спр. 50. – Арк. 7.
27. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XIX вв. – С. 50.
28. ДАМО. – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 78. – Арк. 29.
29. Там само. – Спр. 79. – Арк. 12-12 зв.
30. Там само. – Спр. 105. – Арк. 226.
31. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XIX вв. – С. 50.

Надійшла до редколегії 12.04.2006 р.