

УДК 94 (477): 856.8 "16/17"

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

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

Системи утримання поштових станцій України в кінці XVIII – на початку XIX ст.

На основі джерельних та архівних матеріалів у статті розглядаються основні системи утримання поштових станцій в Україні кінця XVIII – XIX ст. Особлива увага приділяється влаштуванню та розвитку вільних та земських пошт.

On the bases of sources and archival materials the main systems of the post offices' keeping in Ukraine at the end of the XVIII-th and the XIX-th century are examined in the article. A special attention is given to the arrangement and the development of the free and Zemstvo posts.

Протягом століть пошта була, по суті, єдиним засобом зв'язку. В Україні, як і в Росії, виникненню та становленню регулярних поштових зв'язків передувало функціонування окремих відділків і станцій. У XVIII ст. почалося створення поштової служби у звичному для нас вигляді, коли вона стала доступною як для потреб держави, так і для комерційної та приватної кореспонденції. Нова поштова служба довго існувала поруч з попередніми формами і традиціями зв'язку, які використовувалися головним чином для державної служби.

В кінці XVIII – XIX ст. поштові станції в Україні утримувалися за рахунок п'яти систем: ямської гоньби, торговельної системи, оцінної системи, вільної та земської пошти. Автор статті робить спробу проаналізувати діяльність та доцільність застосування на території нашої країни кожної системи окремо.

Питанням розвитку та діяльності поштового зв'язку в Україні присвятили свої праці дослідники В.Бізіна, В.Мухін, В.Мороз, П.Дюков та ін. [1]. У своїх роботах автори виклали основні віхи виникнення, становлення й розвитку поштового зв'язку на території України. Проте згадана проблема утримання

поштових станцій у працях вітчизняних істориків не отримала належного висвітлення. Саме цю прогалину намагається заповнити автор статті.

Заклади зв'язку Східної та Південної України весь час знаходилися під впливом Росії. У XVIII і на початку XIX ст. перевезення пошти і пасажирів здійснювалося в основному ямщиками – особливою категорією державних селян¹. Саме перевезення пошти називалося “швидкою ямською гоньбою”, хоча ця назва не завжди відповідала змісту. Нового гонщика обирали у присутності односельців у церкві. Майбутній ящик “цілував хрест” і присягався “...гоняти з попередниками в ряд, а в шинку не напиватися, у карти або кості не грати, ніяким грабіжництвом (злочинами проти держави) не займатися, ніколи не тікати і коней не кидати”. Складалося своєрідне поручительство, яке підписувало декілька односельців обраного. У папері йшлося про ящика як добру, сімейну і відносно забезпечену людину. Ящик, як правило, був письменною людиною. Новообраний “охотник” брав сім'ю, вантажив на підводи майно і відправлявся на державну службу на стан, а мешкати – у ямську слободу [2].

¹Слова “ям” та “ямщик” прийшли на Русь разом з монголо-татарами у XII ст. і в перекладі означали “станції”

Російський уряд надавав ямській гоньбі великого значення. Тому ямщики були звільнені від усіх земських повинностей. Траплялося, що до великих ямів приписувалися цілі села, мешканці яких змушені були забезпечувати ямщиків хлібом, а їхніх коней – вівсом та сіном. Чимало селян прагнуло піти в ямщики. Але нібито привілейоване становище ямщиків не позбавляло їх жорстоких покарань з боку різних воєвод та інших урядовців, включаючи санкції за повільну їзду [3]. Так, граф Рошешуар, ад'ютант герцога Рішельє, змушений був направитися у каральну експедицію через те, що урядовий лист, відправлений до Одеси, загубився у дорозі. Тоді з Петербурга надійшов наказ "...висікти всіх начальників поштових станцій від Курська до Одеси". Командування цією "експедицією" і було покладено на Рошешуара [4].

До кінця XVIII ст. ямська гоньба вже не відповідала вимогам в поштових і пасажирських перевезеннях. Поштові станції обходилися державі дорого і ледве виправдовували утримання коней. Простір, який займала Російська імперія, і в тому числі Україна, в другій половині XVIII ст., великі відстані, які існували між густонаселеними місцевостями, недосконалість шляхів сполучення, а в багатьох губерніях – незадовільний стан доріг робили поштову гоньбу недосконалою і невідповідною. Обов'язки щодо правильного влаштування поштової справи в Україні й Росії, в основному, лежали на плечах мешканців поселень, які сплачували поштовий податок. Поштове відомство, піклуючись про правильність і швидкість поштових шляхів, повинно було вживати всіх можливих заходів для збереження податків, які забезпечували йому міцне існування.

Ці неподобства і ускладнення змушували уряд шукати можливості для скасування ямів. Одна із спроб залучити до поштової гоньби, крім ямщиків, інші податні стани імперії, була здійснена у зв'язку з підготовкою і проведенням у життя указу від 19 січня 1797 р. "Про утримання пошт у тих губерніях, де немає ямщиків, нарядом коней і людей від міст і сіл" [5].

Зібрані згідно з указом в 1797-1800 рр. свідчення із губернських правлінь містять докладні рапорти про стан ямської гоньби і про характер відправки поштової повинності. За відомостями 1801 р. "Про число поштових станцій в Російській імперії і про число коней, які в них є", в Малоросійській губернії існувало 88 станцій, які утримували 1438 коней, в Слобідській Україні - 43 станції (утримували 549 коней), в Новоросійській відповідно – 154 і 1622, в Київській – 48 і 634 [6].

Розглядом становища ямщиків і питаннями покращання ямської гоньби в першій чверті XIX ст., крім Поштового департаменту, займалися Комітет для зрівняння земських повинностей по всій державі (створений в 1805 р. при Сенаті) і Комітет для розгляду стану ямщиків (створений в 1808 р.) [7]. Робота комітетів привела до висновків про необхідність полегшити положення ямщиків і перекласти частину поштової повинності на інші податні стани населення.

Незважаючи на невідповідність ямської гоньби потребам у поштових перевезеннях, скасування її почалося тільки в 40-х роках XIX ст. У зв'язку із переведенням ямщиків до інших станів, Міністерством державного майна в 1840 р. були складені відомості про кількість ямщиків в імперії і землі, які їм належали. Ямська гоньба як система перевезення пошти в Київській Русі і царській Росії проіснувала більше п'яти століть і повністю була ліквідована 1 січня 1857 р. [8].

На початку XIX ст. нарівні з ямською гоньбою отримала розповсюдження торгова система утримання поштових станцій. Розвитком цієї системи займався Комітет для розгляду стану пошти в державі, поштових доріг, призначення на них станцій і належного числа коней і для розташування зручного для них утримання (створений 22 квітня 1802 р.).

У 1804 р. Державною радою був прийнятий проект про введення у всій державі поштового збору, який розповсюджувався на всі податні стани населення. Разом з проектом на розгляд Державної ради були представлені: відомість про розкладку поштової повинності на населення і таблиць "Про загальну в кожній губернії кількість станцій і коней, які зараз є і знову призначаються, з вказівкою, у скільки вони обходяться зараз і надалі будуть обходитися" [9].

В 1810 р. рішенням Державної ради для проведення торгів у повітових містах і для залучення більшого числа учасників, дозволявся допуск до участі в торгах всіх категорій селян, в тому числі і кріпосних, за погодженням поміщика. В 1826 р. Поштовим департаментом були розроблені правила, згідно з якими перевага при видачі поштових станцій на утримання надавалася сільським товариствам, а не окремим особам. І, нарешті, в 1849-1851 рр. були видані постанови про права селян на участь в підрядах по утриманню поштових станцій [10].

Торгова система полягала в тому, що влада, розуміючи потребу віддати станції на утримання, попередньо викликала на торги бажаючих взяти на себе це утримання протягом визначеного строку. За наявності бажаючих їм надавалися відомості про кількість коней, яких потрібно було утримувати на кожній станції. Потім між

присутніми проводилися торги. Станції віддавалися на три роки за контрактом на основі загальних для всієї місцевості умов тим особам, які погоджувалися взяти за кожного коня найменшу річну платню із суми земського збору, зверх визначених владою прогонних грошей за перевезення пошти, естафет і пасажирів.

Належне утримання станцій забезпечувалося заставами, які надавали контрагенти. Вони складали третю частину річної (із коштів земського збору) платні, за яку контрагенти прийняли на торгах станції.

Утримання поштових станцій з торгів існувало в Україні і Росії у всіх місцевостях, де за ямську повинність не виставляли коней. Пізніше, коли в деяких містах були введені вільна пошта або оцінна система, віддача поштової гоньби з торгів припинилася.

Віддача станцій з торгів всього на три роки не викликала у поштових утримувачів задоволення. Жоден з них не міг наважитися на повне утримання станції, якщо навіть мав належне матеріальне забезпечення, оскільки у несприятливих випадках, наприклад падежу коней, неврожаю, високих цін на фураж і т.ін., короткий трирічний строк не давав можливості до повернення капіталу, який був укладений у влаштування станції. Для того, щоб зберегти за собою станції по закінченні трирічного строку, поштовий утримувач мав знову брати участь у торгах. До того ж уряду доводилося боротися із спекуляцією, яка постійно виникала при віддачі поштових станцій з торгів. В результаті цих неподобств торговою систему утримання пошти було відмінено [11].

З кінця 40-х рр. XIX ст. паралельно із торговою отримала розповсюдження оцінна система утримання поштових станцій. Поштові станції почали віддаватися на умовах, попередньо складених на основі оцінок поштових чиновників. У 1843 р. Міністерством внутрішніх справ був розглянутий проект голови Поштового департаменту В.Ф.Адлерберга про введення оцінної системи утримання пошти. Граф В.Ф.Адлерберг вважав за потрібне відмінити торги і надати уряду право самому призначати ціни на утримання станцій і обирати надійних поштових утримувачів. Разом з тим він доводив необхідність збільшення строків утримання станцій з 3 до 12 років. У зв'язку з цим була встановлена віддача казенних мастків в орендне утримання на збільшені строки, які були необхідні для утримання станцій і вимагали значних господарських вкладень [12].

З 1847 р. оцінна система почала вводитися в деяких губерніях Росії і України, а до 1849 р. вона діяла вже в 46 губерніях Російської імперії [13]. 18 червня 1860 р. Державна рада зменшила строк віддачі станцій за оцінною системою

утримання з 12 до 6 років.

В 1860 р. закінчився термін оцінного утримання станцій в Катеринославській, Херсонській і Таврійській губерніях. Натомість у цих губерніях наказувалося ввести вільну пошту. Але бажаючих їх утримувати не виявилось, і станції віддали з торгів строком на 6 років. Це було зроблено востаннє [14].

З другої половини XVIII ст. до 90-х років XIX ст. джерела подають відомості про створення і розповсюдження в Україні і Росії вільної пошти. У вересні 1769 р. генерал-прокурор Сенату О.О.В'яземський отримав імператорський рескрипт, який зобов'язував його особисто слідкувати за розширенням поштового зв'язку, створенням нових трактів і станцій, в першу чергу тих, які вели до кордонів держави в Україні, Білорусії і російської частини Прибалтики. Виходячи з цього О.О.В'яземський розробив проект влаштування вільної пошти і подав його на розгляд Катерині II [15].

Влаштування вільної пошти в Російській імперії, зокрема в Україні, відбулося не відразу. Передували цій справі чотири проекти. За вищезгаданим проектом О.О.В'яземського, вільна пошта повинна була відкритись по Нарвському тракту; за другим, мав бути влаштований поштовий тракт від Балти до Одеси, в поселеннях Каторжине і Северинівка; за третім, дозволялося влаштовувати вільну пошту по всіх поштових трактах, де знаходилися станції, які утримувалися скарбницею за рахунок земської повинності; за четвертим – вільна пошта влаштовувалась від Москви через Тулу, Орел і Курськ до Харкова [16].

Вперше назва “вільна пошта” зустрічається в “Проекті про заведення поштових станів і про посади поштових утримувачів” князя О.О. В'яземського [17]. Після вивчення проекту Катерина II 22 березня 1770 р. видала указ про відкриття вільної пошти по Нарвському тракту. Згідно з проектом, утримувачі поштових станцій мали право наймати на посаду листонош – людей різних станів, в тому числі і кріпосних. Від претендентів на посаду поштаря вимагався тільки паспорт встановленої форми або свідоцтво від поміщика в тому, що кріпосний відпущений на оброк. Листоноша міг найматися на роботу на будь-який строк: від 1 до 15 років. Утримувачу дозволялося розривати договір, якщо листоноша несумлінно виконував свої обов'язки. На цих умовах 4 березня 1771 р. була влаштована вільна пошта по Нарвському тракту [18].

Шлях із Санкт-Петербурга до Києва із року в рік ставав усе більш потрібним. Однак пошта до Києва надходила через Москву. Тільки 4 квітня 1783 р. був виданий указ про влаштування прямого поштового тракту із Петербурга в Київ через Нарву, Псков, Полоцьк, Вітебськ, Могильов, Гомель, Чернігів [19].

Наступними указами від 18 липня 1788 р., 6 вересня 1795 р. і 29 жовтня 1796 р. було призначено: керуватися умовами, вказаними для Нарвського тракту при влаштуванні вільної пошти в Санкт-Петербурзькій, Мінській, Волинській, Подільській, колишній Брацлавській, Віленській і Смоленській губерніях [20]. Якими були результати цих указів, невідомо, бо справи “про утримання станцій в названих губерніях” в кінці XVIII ст. були ліквідовані.

Другий проект влаштування вільних пошт був прийнятий 31 грудня 1827 р. За пропозицією Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора графа Воронцова Комітет Міністрів видав розпорядження влаштувати вільний поштовий тракт від Балти до Одеси і заснувати вільні поштові станції в селищах Каторжине і Северинівка. За умовами проекту, на Балтсько-Одеському тракті утримувалася необхідна для поштових і пасажирських перевезень кількість коней, і пасажирів за встановлену ціну (по 10 коп. за одного коня за версту) за наявності паспортів отримували коней [21].

Третій проект влаштування вільної пошти був розроблений Головним керівником Поштового департаменту князем О.Голіциним і введений в дію постановою Комітету Міністрів 25 жовтня 1831 р. За цим проектом, вільну пошту дозволялося влаштувати по всіх поштових трактах, де знаходилися станції, які утримувалися за рахунок казни і земської повинності.

За умовами проекту, до влаштування вільної пошти допускалися всі поштові чиновники і службовці, крім завідуючих поштовими округами, їх помічників та губернських, обласних і прикордонних поштмейстерів. Незважаючи на те, скільки чоловік (один або декілька) бажали утримувати пошту або станції, всі без винятку користувалися рівними правами. Вільна пошта віддавалася на утримання на одне, два, три або чотири триріччя. Вони підпорядковувалися Поштовому департаменту і за будь-який тиск на них з боку місцевих структур влади, винні підлягали відповідальності перед урядом [22].

В 1835 р. князь О.Голіцин розробив доповнення до правил існування вільної пошти, яке отримало назву “Положення про права вільних пошт перевозити пасажирів без подорожніх”. Документ було розглянуто і приведено в дію Державною Радою 13 січня 1836 р. [23]. За цим положенням, для влаштування нової вільної пошти губернські та поштові керівники мали вживати всіх належних заходів для того, щоб всі місцеві жителі погоджувалися утримувати таку пошту цілими селищами [24].

І, нарешті, четвертий проект влаштування вільної пошти розробив в 1844 р. курський поміщик Г.Студзинський. В цьому році він надав до Головного Поштового Управління прохання про дозвіл влаштувати вільну пошту від Москви через Тулу, Орел і Курськ до Харкова. За умовами проекту, на станціях, які були розташовані на Московсько-Харківському тракті, Г. Студзинський зобов'язувався утримувати необхідну кількість коней для перевезення пошти і пасажирів. Проект було затверджено 15 березня 1845 р., за яким Г.Студзинському був наданий на утримання Московсько-Харківський тракт на запропонованих ним умовах [25].

За статистикою 1881 р., в Україні, в Катеринославській, Херсонській і Полтавській губерніях перевезення повністю здійснювалося вільною поштою [26].

Але якою корисною не була вільна пошта, влаштована за проектом Г.Студзинського, вона могла існувати виключно на великих трактах і в густонаселених місцях, де, за значним проїздом, мали достатню кількість грошей на утримання вказаних пошт.

Отже, як і інші заходи організації поштової гоньби, вільна пошта до середини XIX ст. перестала задовольняти зростаючі вимоги людей у поштових перевезеннях. В справах Поштового департаменту і Департаменту економії Державної Ради є дані, які характеризують важкий стан вільної пошти і намагання уряду шляхом постійних субсидій утримувачам пошти врятувати їх від повного занепаду. В 1866 р. був знайдений кращий спосіб влаштування поштової гоньби, який дозволяв скоротити витрати на утримання поштових станцій [27]. Це виявилось у створенні в цьому році земської пошти, яка згодом повністю замінила вільну.

Напередодні реформи 1861 р. до Поштового департаменту стали поступати перші проекти, які пропонували організувати пошту для обслуговування сільського населення. З 1865 р. земства стали залучати до утримання поштових станцій [28]. Протягом цього року 13 повітових земств прийняли постанову про влаштування у своїх повітах земської сільської пошти. Харківське земство, приймаючи проект земської пошти, мотивувало необхідність його здійснення вимогами доставки кореспонденції у різні повіти [29].

Головним приводом для передачі поштових станцій земствам було те, що вони в змозі вести ці справи економніше, завдяки централізації в своїх руках підвочної повинності, яка сплачувалася натурою селянами та якою користувалися для пересилання офіційної кореспонденції [30].

11 вересня 1865 р. на розгляд Державної Ради були подані доповідь і записка Податної комісії про земську поштову повинність та “Про визначення міри участі земських установ у відправленні поштової гоньби”. У 1866 р. при Державному контролі була створена Особлива комісія для визиску засобів до обмеження витрат, які проводилися із державного земського збору на утримання поштових станцій [31]. Завдяки вказаним заходам, у вигляді досліду, земствам трьох губерній: Херсонської, Саратовської і Новгородської – було доручено організацію перевезень пошти між селами і повітами. А ще через п’ять років, 28 серпня 1870 р., Державна Рада остаточно вирішила передати поштові станції у господарське утримання земствам. Статутом про земську повинність 1876 р. обов’язки по утриманню земської пошти доручалися населенню [32]. Земства встановлювали свої тарифи, випускали власні поштові марки, якими сплачувалося пересилання пошти у межах повіту, без права передачі її державним поштовим установам.

І все ж сільське населення обслуговувалося земською поштою далеко не бездоганно. Їздити до поштових контор доводилося неблизько. Чимало допускалося зловживань [33].

Земська пошта в Україні почала працювати не відразу і не скрізь. Якщо в Одеському повіті

вона з’явилася на початку 1879 р., то у Полтавському у 1903 р. На Правобережній Україні земські поштові установи почали створюватися лише у 1911 р. Головне управління не заохочувало місцеву владу до відкриття пошти, висувачи часом непосильні вимоги. В 1870-1871 рр. Міністерством внутрішніх справ був виданий ряд циркулярів, які строго обмежували права земської пошти передачею всякого роду кореспонденції із віддалених місцевостей повіту в найближчі державні поштові установи і пересилкою її між населеними пунктами повіту, які не мають поштового сполучення [34]. Але, незважаючи на вказані обмеження, вже в 1870-х рр. земська пошта набула поширення.

Земська пошта, яка проіснувала до 1918 р., внесла свій позитивний вклад в обслуговування сільського населення. Близькість відділень до місць мешкання, порівняно невисокі тарифи сприяли значному збільшенню листування. В одному лише Херсонському повіті у перший, 1867-й, рік роботи земської пошти кількість поштових відправлень дорівнювала 22,5 тис., а у 1912 р. вона досягла 418,5 тис., з котрих більше 10% становили приватні листи [35].

З розвитком технічних засобів перевезення пошти значення земської пошти, так само, як і інших систем утримання поштових станцій,

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. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 12-13.
3. Там само. – С. 15.
4. Дроздовский А. История Одесской почты // Есть город у моря: Краеведческий сборник / Сост. Ю.А.Гаврилов, Е.М.Голубовский. – Одесса: Маяк, 1990. – С. 157.
5. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. Обзор документальных материалов // Под ред. Н.А.Мальцевой. – Ленинград: Главполитграфпром СССР, 1966. – С. 23.
6. Там само. – С.197-198.
7. Там само. – С. 24.
8. Бизина В.Г. Указ. соч. – С. 24.
9. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 26-27.
10. Там само. – С. 27.
11. Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России и существовавших до сего времени способов содержания станций. – СПб.: Изд-во типографии Почтового Департамента, 1860. – С. 8-13.
12. Там само. – С. 30-34.
13. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 29.
14. Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России... – С. 34.
15. Вигилев А.Н. История отечественной почты. – М.: Радио и связь, 1990. – С. 271.
16. Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России... – С. 9.
17. Там само.
18. Вигилев А.Н. Указ. соч. – С. 275.
19. Полное собрание законов Российской империи: Собрание 1-е. – СПб., 1830. – Т. XXI. – №15705.
20. Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России... – С. 13-15.
21. Там само. – С. 15-16.
22. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). – Ф.87. – Оп.1. – Спр.37. – Арк.70-71.
23. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 30.
24. ДАМО. – Ф.87. – Оп.1. – Спр.38. – Арк.54-55.
25. Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России... – С. 15-16.
26. Краткий обзор деятельности главного управления почт и телеграфов с почтово-телеграфною статистикой за 1885 год. Издание главного управления почт и телеграфов. – СПб.:

- Типография императорской академии наук, 1887. – С. 12.
27. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 31.
28. Базилевич К.В. Почта в России в XIX веке. – М.: Изд-во НКПТ, 1927. – С. 173-174.
29. Базилевич К.В. Земская почта в России (1865 – 1917). – М.: Связь, 1926. – С. 16-20.
30. Веселовский Б. История земства за сорок лет. – Том II. – СПб.: Издательство О.Н.Поповой, 1909. – С. 684-688.
31. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 33.
32. Бизина В.Г. Указ. соч. – С. 31-32.
33. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 66-68.
34. Бизина В.Г. Указ. соч. – С. 35.
35. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій

Надійшла до редколегії 28.01.2007 р.