УДК 94 (477.7) “18/19”:856.8

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”*.

ДІЯЛЬНІСТЬ ПОШТОВИХ УСТАНОВ ПІВДНЯ УКРАЇНИ (друга половина XVIII – XIX ст.)

На основі джерельних матеріалів у статті розглянуто діяльність поштових установ Півдня України. Автор доходить висновку, що в XIX столітті поштова структура й мережа даного регіону займали провідне місце в Російській імперії.

On the basis of original sources the activity of post-offices in the South of Ukraine is regarded in the article. The author comes to the conclusion that the level of the Ukrainian post offices work occupied the leading place in Russia in the 18th century.

Серед безлічі речей, винайдених сучасним світом, однією з найбільш корисних без сумніву є пошта, послуги якої надаються на всій земній кулі. В кожній країні її організація і діяльність мають свої особливості. Актуальність питання полягає в тому, що еволюція вітчизняної пошти безпосередньо пов’язана з розвитком історичних подій в Україні. Автор даної статті робить спробу проаналізувати діяльність поштових установ Півдня України другої половини XVIII – XIX століття.

Питанням розвитку та діяльності поштового зв’язку на Україні присвятили свої праці В.Г.Бізіна, В.Мухін, В.Мороз, П.Дюков [1] та ін. Однак ця проблема розглядалася в загальнореспубліканському масштабі, і тому доцільно буде проаналізувати її стосовно Півдня.

Заклади зв’язку Півдня України весь час знаходилися у підпорядкуванні Росії. У XVIII столітті центральне управління поштовими справами було зосереджено в Колегії іноземних справ і в Ямській канцелярії. Функції між ними були розподілені досить нечітко, що і дало основу для проведення ряду реформ в поштових справах. Так, указом 1772 року Катерина II скасувала Ямську канцелярію. Право видачі подорожніх грамот, визначення числа доглядачів по ямах і станціях, керівництво ящиками передавалося у ведення губерній. 11 липня 1775 року іменним указом ліквідувалася ямська контора, і вся поштова влада переходила Санкт-Петербурзькому і Московському поштамтам. В 1781 році при Колегії іноземних справ був організований Поштовий депар-тамент, який підпорядковувався царю і отримав адміністративну і фінансову самостійність. 7 січня 1782 року Малоросійський поштамт був поставлений від нього у залежність [2]. В цьому ж році під загальним керівництвом Сенату було створено Головне поштових справ правління, у підпорядкування якого перейшов Малоросійський поштамт [3]. Поштовими перетвореннями займався граф О.О.Безбородько, якому з грудня 1781 року був довірений Поштовий департамент [4].

Наприкінці XVIII століття постало завдання збудувати місто і порт на березі бухти, на місці турецького Хаджибею. Ще до утвердження нової назви “Одеса” у Хаджибеї 1794 року одночасно з містом було засновано і поштову експедицію, яка двічі на тиждень здійснювала приймання листів від населення та одержання їх з інших місць. При

експедиції існувала поштова станція, утримував яку підрядник.

Перша поштова контора в Одесі відкрилася у 1816 р. і називалася вона прикордонною. У Поштовому словнику Російської держави 1820 року відзначено, що в Одесі, місті Херсонської губернії, є портова поштова контора, підвідомча Малоросійському поштамту, шляхи від неї ведуть до Миколаєва, Тирасполя, Овідіополя, Балти, Вознесенська та Ольвіополя.

До 1823 р. контора постійного будинку не мала. Згодом за земські гроші було куплено дім, де нині розташована міська адміністрація телефонної мережі. Добудова флігеля та розширення будівлі у бік Катерининської вулиці дало можливість конторі, а потім поштамту, проіснувати до 1898 року. Вулиця звалася Поштовою, але проїзд по ній у весняну пору був неможливий і її перегороджували ланцюгом.

З Новоросійського календаря на 1836 рік дізнаємося про рух пошти (двічі на тиждень), таксу за листи і посилки до різних місць Росії. Наприклад, до Бессарабії це був 1 лот – з листа. Один фунт посилкової ваги коштував 30 коп., до Московської губернії – 70 коп., до Санкт-Петербурга – 1 рубль. Зазначалися шляхи, якими прямували диліжанси з позначкою усіх населених пунктів, відстані між ними, трактирів, постоялих дворів тощо. Указувалося, скільки потрібно впрягати коней. Так, у 4-місну карету з чемоданом та скринею, для 5-ти і 6-ти пасажирів у весняно-осінній сезон належало впрягати 9 коней.

Активно здійснювалися в той час міжнародні поштові перевезення. Для листування з зарубіжними державами з 1779 року по Чорному морю перевозилася пошта на легких парусних судах від Херсона і Таганрога до Константинополя, а також із Одеси – до Туреччини і Персії. До першої чверті XIX століття перевезення громадянської пошти на суднах обслуговували військові моряки. У 1781 р. були визначені тарифи на перевезення пасажирів, товарів і листів із Херсона і Керчі до Туреччини [5].

22 жовтня 1830 року було прийнято “Положення про нове улаштування поштової частини” [6], за яким ліквідовувалися всі поштамти, крім Петербурзького і Московського, і територія Росії розподілялася на 11 поштових округ, три з яких належали українським губерніям і які очолювалися округовими пошт-інспекторами.

Вводились так звані “вільні пошти”, тобто один з різновидів комерційного підходу до поштової справи. Суть його зводилася до того, що пошту влаштовувати могла будь-яка людина. Усі бажаючі могли утримувати поштові станції на “прогоні гроші”, не одержуючи нічого від казни. Дозвіл видавався на декілька років.

Власники передусім підвищили прогонну плату. Вони ж одержали право перевозити приватних осіб за їх згодою. Правил же, існуючих для державної пошти, власники мали дотримуватися. Це стосувалося і кількості задіяних коней, і швидкості перевезень, і часу на обмін кореспонденції та зміни коней. На останнє, наприклад, відводилося лише 15 хвилин, обід та вечеря не могли тривати більше години, а сніданок й того менше – 30 хвилин. У Катеринославській і Херсонській губерніях пошта перевозилася саме у такий спосіб [7].

Серед нововведень було запровадження поштових штемпелів з позначкою не тільки місця, але і дати відправки кореспонденції (раніше дата проставлялася від руки). А перші такі штемпелі круглої форми із змінною датою почали використовувати з початку 30-х років XIX століття. Відомий відтиск подібного одеського штемпеля прибуття, датований 5 лютого 1833 року. Одночасно з ними для опрацювання вихідної міжнародної кореспонденції Одеська прикордонна поштова контора використовувала овальні штемпелі з назвою міста по-російськи і місцем для написання дати від руки і ромбовидні штемпелі із змінною датою і назвою міста по-французьки [8].

Після поштової реформи 1830 р. у службах поштамтів з’явилися нові посади: ревізорів, контролерів, сортувальників, розбірників пошти, приймальників, в інших установах – експедиторів, контролерів, сортувальників та унтер-офіцерів. Через тринадцять років на пошті ввели однакову оплату за відправлення, враховувалася лише відстань.

Однакова вагова такса дала змогу ввести через два роки штемпельні конверти або як їх тоді називали – куверти у 10, 20 та 30 копійок. Вони фактично підготували перехід до оплати вагового збору марками. Поштові марки в Росії, як відомо, були введені у 1858 році. Вони гасилися спеціальними штемпелями. В Одесі штемпель прикордонної контори мав форму овалу з трьома рядками крапок з цифрою “6” у центрі. Поруч проставлявся штемпель з датою. Через декілька років вітчизняні марки стали приклеювати на листи, що відправлялися за кордон [9].

У 1846 р. в Одесі з’явилося перше поштове відділення. Міської пошти ще не існувало, і листи можна було відправляти лише за межі Одеси. Хоча торгове життя у місті вирувало, але комерсанти віддавали перевагу різного роду розносщикам, особистим прикажчикам, які доставляли їх листи у належні місця. Тому проект організації міської пошти не знайшов підтримки, мовляв, “просте населення” зовсім писати не стане, вирішуючи всі справи на словах. До того ж не було мостових і листоноші навесні і восени “волочилися по коліна в багнюці”.

Проте з початком приймання передплати на періодичні видання питання все ж довелося вирішувати. Одеса була серед 8-ми міст, де передбачалося ввести передплату на пошті з

доставкою її силами і засобами. Усі газети та журнали мали доставлятися видавцями на пошту наглухо запакованими, з надрукованими адресами.

В Одесі міська пошта була відкрита 17 квітня 1869 року. В "Одеському віснику" оповіщалося, що вже можна опускати "у розставлені по різних пунктах міста поштові скриньки як міські листи, так і іногородні та закордонні" [10]. Оскільки газети мало хто читав, населення не одразу зрозуміло призначення скриньок. Але новинка прижилася і до кінця того ж року міська пошта доставила понад сім тисяч листів, близько півтори тисячі запрошень та майже дев'ятсот оголошень. Кореспонденція зі скриньок виймалася 4 рази на день, стільки ж разів доставлялася влітку.

У цілому робота одеської пошти задовольняла жителів та гостей. Однак, як і скрізь у поштових установах України, для пошти бракувало пристойних приміщень, не було артілей листонош. Неможливість переказу грошей та страхування цінних пакетів гальмували поштовий обмін, обмежували сферу діяльності служби, заважали розширенню її послуг. Знадобилося ще два роки, щоб відкрити нове відділення.

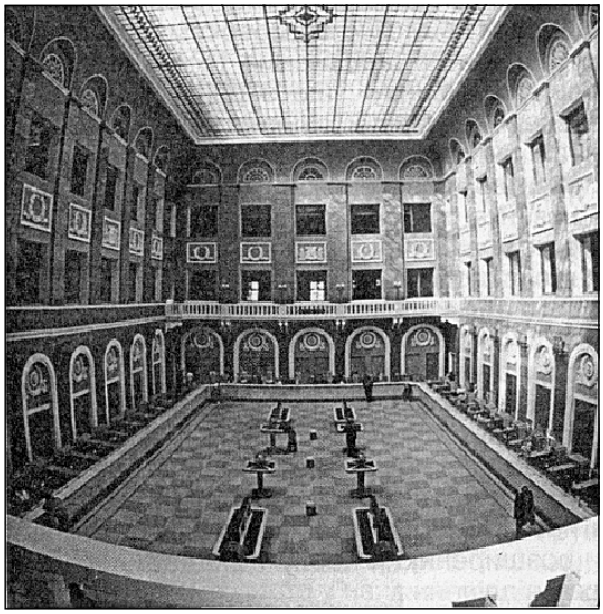
Відома сувора регламентація роботи пошти у той час. Найменше відхилення від правил каралося. Увага зосереджувалася на додержанні етикету спілкування поштових чиновників з клієнтурою. За неточне виконання обов'язків по службі, інші упущення і прогалини листоноша або будь-який інший поштовий службовець міг бути заарештований на один чи два дні або призначений у караульні.

Були визначені також поштові правила і для клієнтів. У "Довідковій книжці для публіки" серед перелічених правил зазначалося, що вага простого листа могла дорівнювати одному фунту (400 г), листоноша не мав права приймати листи або користуватися поштовою скринькою, це робили лише чиновники. Вага посилки іноді сягала трьох пудів. Адреса за кордон мала бути написана французькою мовою, проте назва держави, міста, імені та прізвища адресата дублювалися російською мовою.

Згідно положенню від 28 травня 1885 року в Одесі була створена поштово-телеграфна округа, яка проіснувала до 1917 року [11].

24 квітня 1898 року за проектом відомого архітектора В.Ф.Харламова було відкрито приміщення для одеської пошти. Під час другої світової війни прекрасна споруда постраждала, але була відновлена, згодом модернізована, і поштова громадськість у 1998 році відзначила 100-річчя одного з великих поштових підприємств України.

Чудовий за архітектурою будинок – одне з визначних місць Одеси. Всередині операційного залу були прикмети особливого одеського іміджу. У головному залі, де тоді вже діяло 26 віконних кас для приймання різної кореспонденції, було окреме



Операційний зал Одеського поштамту. XIX-XX ст.

вікно „Для обслуговування дам" і навіть вікно для приймання грошових і цінних пакетів та вузлів з дзвінкою монетою.

При вході публіку зустрічали швейцари в лівреях поштово-телеграфного відомства. Працював гардероб. Пошта обслуговувала клієнтів з 8 ранку до 20-ї вечора без вихідних.

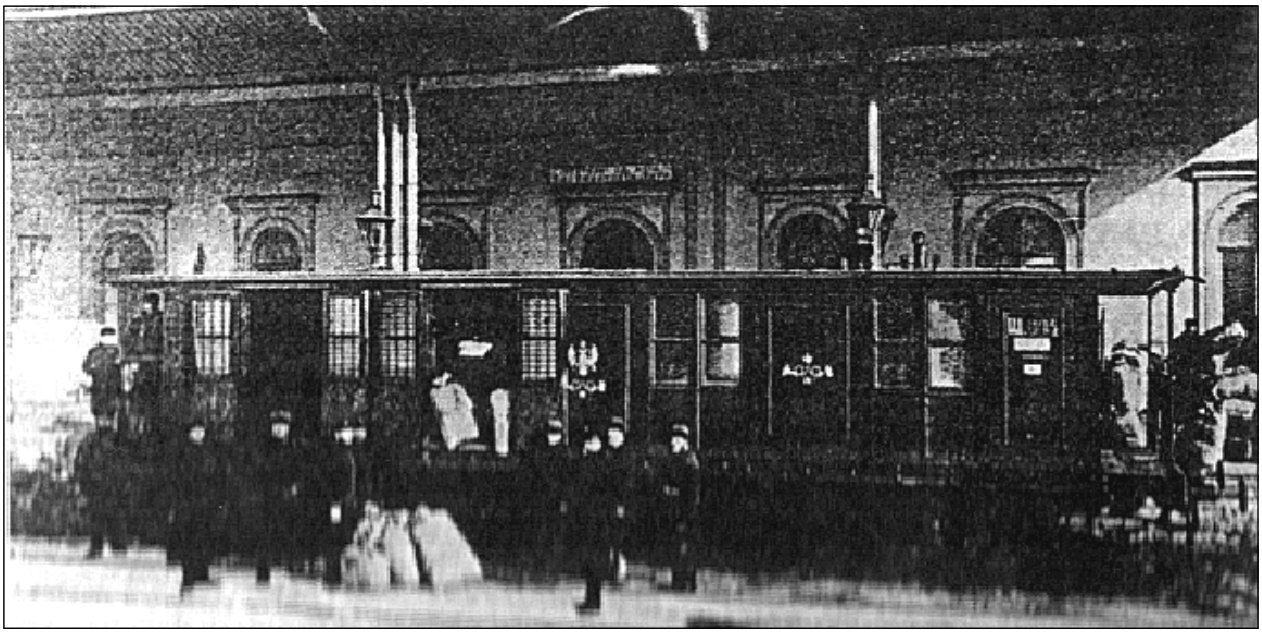
З 1897 року, за бажанням адресатів, в Одесі розпочалася доставка додому грошових та цінних пакетів з оплатою за надання цієї послуги та впроваджено пересилання грошей поштовими та телеграфними переказами [12].

В 1890 році при міському шестикласному училищі Одеси відкрили клас для підготовки майбутніх поштово-телеграфних службовців. В наступному році спеціальна комісія визначила ділянку на Садовій вулиці для нового будинку поштамту, яку казна придбала за 140 тисяч рублів.

Розвиток поштових мереж Миколаєва та Херсона відбувався за схожими з Одесою схемами. Перша поштова контора у Миколаєві була збудована у зв'язку з розвитком кораблебудування разом із зведенням адміралтейства у 1788-1789 рр., і містилася вона по вулиці Адміральській, 23. Потім створили державну кінно-поштову станцію. Для обслуговування приватної пошти та перевезення пасажирів купець А.Самокішин утримував дві кінно-поштові станції. Згодом вони були прийняті у казенне управління.

На території Миколаївщини поміж інших населених пунктів виділяються своєю поштовою історією Первомайськ та Вознесенськ.

У Херсонській губернії прикордонні поштові контори значилися в Одесі та Дубоссарах, повітові – у Миколаєві, Єлісаветграді, Тирасполі, Новомиргороді, Ольвіополі, Бериславі,



Старий поштовий вагон Миколаївської залізниці. XIX ст.

Вознесенську, Олександрії, Овідіополі, Крилові, Очакові та Бобринці. Показово, що жодна з цих контор не була нижче 4 класу, а ті, що мали 1 клас, необов'язково були губернськими.

Оскільки більшість контор відносилося до 2-го класу, варто сказати, що штат такої контори у губернському центрі нараховував 23 особи (пошт-мейстер, його помічник, бухгалтер, листовод, три старші сортувальники та три молодші, унтер-офіцер, десятеро листонош та два охоронця), у повітовому лише шість працівників, тобто, крім поштмейстера та його помічника, було чотири листоноші та жодного сортувальника. У прикордонних конторах від поштмейстера вимагали знань іноземної мови.

Округові пошт-інспектори повинні були двічі на рік об'їжджати визначені їм поштові установи, контролювати виконання Положення щодо устрою поштової частини, не роблячи ревізій, перевіряючи роботу та стан утримання поштових станцій і доповідати про побачене у Поштовий департамент [13].

Першими за часом виникнення були морські поштові перевезення у XVIII ст. З 1779 року пошта перевозилася на легких парусних суднах з Херсона та з Одеси. До Туреччини через Ольвіополь, а з 1782 року через Ізмаїл пошта відправлялася по шосе [14].

Поштові перевезення по Азовському і Чорному морям були розпочаті з 1833 року Чорноморським пароплавним товариством. Відносини товариства з Поштовим департаментом були оформлені угодою, затвердженою Комітетом міністрів 23 лютого 1843 року. В 1847 році було затверджено положення про перевезення товариством пошти між Одесою і російськими закордонними портами.

З 50-х років XIX ст. перевезення пошти по Чорному морю взяло на себе Російське товариство пароплавства і торгівлі. Для правильної доставки кореспонденції в міста призначення на кожний пароплав товариства призначалися поштарі. На кореспонденції проставлялися спеціальні поштові штемпелі. На першому з них був напис "Одеса – Керч – Поті". Пошта з Одеси пароплавами перевозилася навіть до Владивостока та Сахаліна [15].

В Одесі і Севастополі з пароплавами відбувався також обмін міжнародної пошти. В Одесі та Миколаєві пошту доглядали митниці. Тим, хто мав справу з міжнародною поштою, встановили доплату за знання англійської мови. Перевірку цих знань проводили особи, що не працювали у поштово-телеграфній службі.

З 1852 року в Росії пошту почали перевозити залізничними вагонами. Використовувалися комбіновані вагони, поділені всередині на дві частини: в одній везли пошту, в другій – багаж або пасажирів. Ніяких умов для перебування в ньому супроводжуючих не було. Ні опалення, ані вентиляції, ні туалету та місць для відпочинку. Листи відправляли пасажирськими поїздами з Києва, Харкова, Полтави, Сімферополя, Одеси та ряду інших міст.

У 1869 році Державна Рада затвердила „Статут про перевезення пошти залізницями", згідно якому залізниці зобов'язувалися погоджувати з поштовиками розклад руху поїздів, причіпляти поштові вагони, ремонтувати їх, виділяти приміщення на станціях для зберігання поштової кореспонденції, а також у кожному пасажирському поїзді – місце для пошти і супроводжуючого. На самих залізницях поштові операції не проводилися.

До Одеси й Миколаєва вагони йшли також із Києва. Поступово склалася схема маршрутів, яка діяла багато років. Управління поштових перевезень проіснувало 22 роки і керівництво перевезеннями передали у територіальні відділи. Штат цих відділів складався з начальника, його помічника, діловода, писаря, сторожа та запасних чиновників і листонош. У поштових вагонах супроводжуючі бригади мали у своєму складі роз'їзного чиновника, його помічника, листонош. Чисельність бригади визначалася обсягом роботи.

Правила і умови перевезень пошти по перших залізницях було покладено в основу угод, що укладалися з приватними залізницями.

Крім упакованої пошти (баули, посилки), по залізницях перевозили й цілі поштові карети, які встановлювалися на платформи. Вантаж вагою до п'яти пудів здавався у багажний вагон.

Із збільшенням пошти її стали перевозити у спеціальних вагонах. Але кореспонденція в них не оброблялася і в дорозі обмінювалися лише закриті поштові речі [16].

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. Шедлинг М. Очерки по истории мировой почты. – Ч. 2. – Русская почта с древних времён до начала XIX века. – М.: Библиотека журнала "Жизнь и техника связи", 1926. – С. 239.
3. Бизина В.Г. Указ. соч. – С. 16.
4. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 46.
5. Бизина В.Г. Указ. соч. – С. 15.
6. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв.: Обзор документальных материалов // Под ред. Н.А.Мальцевой. – Л.: Б.и., 1966. – С. 15.
7. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 55.
8. Кофман В., Калин Р. Одесская почта (фрагмент истории). – Одесса: МП "Брок-Сервис-Мэн", 1998. – С. 4.
9. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 58.
10. Базилевич К. Почта в России в XIX веке. – М.: Изд-во НКПТ, 1927. – С. 171.
11. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. – С. 18.
12. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 99.
13. Там само. – С. 51.
14. Там само. – С. 43.
15. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв.– С. 44.
16. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Іванов В., Юрій В. Вказ. праця. – С. 57-58.

Надійшла до редколегії 01.11.2004 р.