

УДК 94(477. 75)+ 654“18”

Людмила Золотар

РОЛЬ ПОШТОВОЇ СТАНЦІЇ У МЕРЕЖІ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ

У статті проаналізовано роль поштової станції в мережі шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині ХІХ століття. Визначено особливості появи поштової станції у мережі шляхів сполучення та її роль у розвитку поштового тракту. Досліджувана проблема дає змогу з'ясувати місце поштових станцій у соціально-економічному і культурному розвитку губернії.

Ключові слова: мережа шляхів сполучення, поштова станція, поштовий тракт, Таврійська губернія, друга половина ХІХ ст.

Актуальність проблематики ґрунтується на тому, що поштова станція є важливою складовою розвитку і функціонування мережі шляхів сполучення, яка сприяла розвитку соціально-економічного і культурного розвитку як окремих губерній, так і Російської імперії в цілому.

Наукова новизна полягає в тому, що у цій розвідці на основі об'єктивного і комплексного підходу, а також аналізу архівних документів проаналізовано роль поштової станції у розвитку і функціонуванні шляхів сполучення Таврійської губернії та визначено її вплив на модернізаційні процеси, що відбувалися у другій половині ХІХ ст.

Об'єктом дослідження є процес розвитку і функціонування шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині XIX століття як невід'ємної складової модернізаційних процесів в Російській імперії.

Предметом дослідження – виступає поштова станція як складова частина мережі шляхів сполучення, що забезпечувала соціально-економічний і культурний розвиток регіону.

Мета статті – проаналізувати роль поштової станції у мережі шляхів сполучення Таврійської губернії в окреслений період.

Завдання дослідження полягають в аналізі основних причин будівництва та особливостей функціонування поштової станції в мережі шляхів сполучення Таврійської губернії у досліджуваній період, їх ролі у розвитку зазначеного регіону, з'ясуванні місця поштової станції в мережі шляхів сполучення на прикладі Таврійської губернії.

Основу джерельної бази статті складають архівні матеріали Державного архіву Автономної Республіки Крим та Державного архіву Одеської області.

Цій проблематиці присвячені праці В. Бізіної [1], В. Мороза та В. Мухіна [2], а також О. Федорченко [3], які розкрили особливості становлення поштового зв'язку в Україні. Незважаючи на те, що окремі аспекти знайшли відображення у працях науковців, однак у такій інтерпретації задекларована проблематика не стала предметом окремого наукового дослідження. Власне у цьому і полягає новизна цієї публікації.

Як зазначається у “Енциклопедичному словнику Ф. Брокгауза і І. Ефрона” – шляхи сполучення (в економічному співвідношенні) слугують для пересування товарів там, де існує поділ занять і де, необхідна передача створених благ від виробника в руки споживача, з іншого боку, вони сприяють пересуванню людей для їх особистих і господарських цілей [4, с. 812].

У Першому всезагальному переписі населення Російської імперії 1897 року шляхи сполучення представлені: поштою, телеграфом і телефоном, водними шляхами, залізничним транспортом, промислом візництва, іншими сухопутними шляхами і засобами пересування, трактирами, готелями, мебльованими кімнати і клубами, виробництвом екіпажів і будівництвом дерев'яних суден [5].

Поштові станції будувалися за рахунок бюджетних коштів і передавалися на утримання приватним особам. Кожна станція повинна мати по 25 коней, по 10 екіпажів та відповідну збрую для перевезення вантажів, пошти та пасажирів. Прибуток утримувача поштової станції складався із встановленої плати проїжджаючих (по 12 копійок за 10 верст), із продажу їжі і спиртних напоїв на поштовій станції, від розміщення пунктів для ночівлі. Усе, що стосувалося роботи пошти, підлягало суворій державній регламентації [6, с. 126].

Як зазначає у своєму дослідженні В. Бізіна, починаючи із 1842 р. поштові станції підпорядковувалися губернським органам влади, а їх утримання здійснювалося виключно за кошти місцевого населення. Для станцій, розташованих на поштових трактах, місцева влада виділяла приміщення з опаленням та освітленням і 40 крб. щорічно на канцелярські видатки. Поштові станції, крім перевезення пошти, багажу і пасажирів, надавали й інші послуги за окремими домовленостями. Зокрема, на поштових станціях дозволялося приймати приватну кореспонденцію, газети і журнали [1, с. 25–26].

Формування мережі поштових установ значною мірою залежало від наявності і розгалуженості мережі шляхів сполучення. Для благоустрою кожного нового поштового тракту у поштовому департаменті збирали різні відомості про стан місцевої торгівлі, чисельність населення, якість доріг, кореспонденцію, що відправлялася та надходила, а також про швидкість, частоту та вартість поштових і пасажирських перевезень на трактах, які з'єднували економічні центри регіону.

Відкриття поштової станції регулювалося також на місцевому рівні. Місцеві органи мали довести необхідність і значущість появи станції у певному місці, що було зроблено громадою м. Балаклави. “Ялтинська повітова земська управа, від 7-го грудня 1882 р. за № 1006, повідомляючи, що уповноважені Балаклавської міської думи, яка визнала за необхідність влаштування постійного поштового сполучення з м. Балаклави до м. Севастополя і до м. Ялти через станцію Чаталь-Кая. Почесні громадяни міста Скірмунт і Корвін-Круковський звернулися в управу з клопотанням про будівництво державної поштової станції у м. Балаклаві, мотивуючи клопотання тим, що відсутність правильного поштового сполучення з Севастополем і Ялтою становить незручність для службовців і приватних осіб, які мають справи в Балаклаві. З свого боку земська управа ставлячись співчутливо до піднятого питання і маючи на увазі, що кілька років тому з м. Балаклави поштову станцію було переведено в Чаталь-Кая. Місто залишилося осторонь від поштового тракту в такий момент, коли в останні роки спостерігається збільшення приїжджаючих на лікування, завдяки морському купанню і відкритим торік лікувальним грязям – відкриття державної поштової станції у м. Балаклаві є корисною і необхідною справою економічного розвитку м. Балаклави і околиць” [7, арк. 1].

Станцію було дозволено побудувати, але при дотриманні наступних умов:

“1. Балаклавська станція повинна бути здана в утримання без торгів, за системою вільних пошт, купцеві Іофе строком по 1 квітня 1908р. за плату не більше двох тисяч карбованців на рік.

2. Вибудоване земством для Балаклавської станції приміщення надається в користування поштоутримувачу безкоштовно.

3. Запропоноване Балаклавським міським управлінням плата в міську скарбницю по двісті карбованців має бути виплачено не тільки в перші 3 роки, а й далі – до закінчення терміну контракту з Іофе, тобто до 1 серпня 1908 р.

4. Зі встановленням поштово-пасажирського руху через Балаклаву, поштоутримувач не повинен збільшувати, проти теперішнього, вартість проїзду по тракту в термінових екіпажах для осіб, котрі не матимуть потреби зупинитись у м. Балаклаві” [7, арк. 43].

Часто траплялися випадки, коли поштоутримувачі самостійно відкривали екіпажні сполучення і використовували майно пошти у власних цілях.

Такий випадок стався з севастопольським поштоутримувачем Олексієм Набіркіним, він відкрив щоденне термінове екіпажне сполучення між Севастополем і Ялтою з розрахунком восьми годинної їзди до Ялти. Дозвіл на цей промисел, видано йому таврійським губернатором на підставі циркуляру міністра внутрішніх справ від 26 червня 1863 р. і за прикладом існуючого сполучення між Сімферополем і Ялтою, яке утримувалося Іофе. Причинами відкриття цього підприємства стало зменшення на тракті кількості поштових коней з 16 до 10. Внаслідок надзвичайних труднощів, пов'язаних з їх використанням, особливо вівторками, середами, п'ятницями, неділями, оскільки у ці дні севастопольська поштова контора здійснювала відправлення та прийом пошти трактом у Ялту і Балаклаву, на пароплави, кур'єрські та поштові потяги [8, арк. 9].

Враховуючи ці обставини і неможливістю для приватних осіб користуватися дешевим поштовим сполученням, що призводило до небаченої експлуатації пасажирів з боку міських візників, що брали до Ялти 35–40 крб. за трійку або четвірку коней з екіпажем. Інша ситуація була з таксою О. Набіркіна, що не перевищувала звичайних прогінних грошей, за передне сидіння чотириметрового екіпажу – по 6 крб., а за задне – по 5 крб. [8, арк. 9 зв.]. Така цінова політика відкритого екіпажного сполучення влаштувала пасажирів.

Поштоутримання приносило не лише прибутки, але й збитки. Саме таким поштоутримувачем був мелітопольський купець Хотинський. У лютому 1876 року він звернувся з проханням, у якому пояснював, що у червні 1875 року, на утримуваній ним Шують-Джуретської поштової станції сталася пожежа, від якої він зазнав збитку в розмірі 1600 крб., тому просив, зважаючи на нещастя, дозволити йому видачу контракткових платежів за одну з декад січня 1876 року, під забезпечення застави, що таке заохочення дасть йому можливість заготувати достатню кількість фуражу для утримання станції [9, арк. 9].

Згідно з зібраними даними виявилось, що на Шують-Джуретській поштової станції упродовж 3–4 червня дійсно була пожежа, під час якої згоріло 9 коней і уся кінська зброя. Незважаючи на це, Шують-Джуретська станція, яка підпорядковувалася купцю Хотинському, зазнавши значного збитку продовжувала функціонувати [9, арк. 10 зв.]. Поштоутримувач був зацікавлений в ефективній роботі своєї станції, а місцеве керівництво йшло на поступки і заохочення розуміючи значення поштової станції для пасажирів та регіону.

Певні відомості про стан поштових станції містяться у подорожніх нотатках вояжерів, які подорожували у власних справах і користувалися поштовими станціями, як невід'ємною складовою інфраструктури шляхів сполучення.

Серед цих джерел визначне місце належить подорожнім нотаткам краєзнавця, публіциста, освітянина, громадського діяча Є. Маркова (1835–1903 рр.). Упродовж 1865–1870 рр. він був директором Сімферопольської гімназії і народних училищ Таврійської губернії. Багато подорожував Кримом, побачене занотував у подорожніх нотатках. У 1872 році його подорожні нотатки були опубліковані – “Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи”. Саме у них він наголошував на становищі поштових станцій під час подорожей: “А тут іще підуть жахливі поштові станції, безрадісні й холодні, мов печери Борея, з рипливими віконцями, з мерзлими печами, вітер у них гуляє на просторі й віддих від них холоне. Попри холод, якийсь хронічний чад і, попри незчисленну кількість вікон, якийсь морок” [10, с. 22]. Таке становище не було характерним для усіх поштових станцій Таврійської губернії.

Отже, у статті проаналізовано роль поштової станції у мережі шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині XIX століття. Поштова станція була частиною соціально-економічного розвитку регіону, культурним та інформаційним центром, структурною одиницею інфраструктури шляхів сполучення.

Список використаних джерел

1. Бизина В. Г. Из истории украинской почты. (К 225-летию Киевского почтамта) / В. Г. Бизина. – К., 2000. – 91 с.
2. Від гінця до Інтернету: нариси з історії української пошти / В. Г. Мухін, В. М. Мороз, П. А. Дюков та ін.; [під ред. В. Мухіна]. – К., 2002. – 328 с.
3. Федорченко О. В. Розвиток поштового зв'язку в Таврійській і Херсонській губерніях наприкінці XIX – на початку XX ст.: дисертація на здоб. наук. ступ. канд. іст. наук / О. В. Федорченко. – Херсон, 2011. – 387с.
4. Энциклопедический словарь. – Т. XXV. – Спб: Издательство Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона, 1897. – 958 с.
5. Первая Всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г. / [Под ред. Н. А. Тройницкого]. – СПб., 1905. – Т. I. Общий свод по Империи результатов разработки данных Первой Всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 года. – 357 с.
6. Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья / Н. С. Борисов. – М.: Молодая гвардия, 2010. – 440 с.
7. Держархів Одеської обл., ф. 307, оп. 7, спр. 367, 90 арк.
8. Держархів Одеської обл., ф. 307, оп. 7, спр. 374, 34 арк.
9. Державний архів Автономної республіки Крим, ф. 26, оп. 1, спр. 26462, 15 арк.
10. Марков Є. Л. Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи / Є. Л. Марков. – К.: Темпора, 2007. – 584 с.

Людмила Золотарь

РОЛЬ ПОЧТОВОЙ СТАНЦИИ В СИСТЕМЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ТАВРИЙСКОЙ ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В статті проаналізована роль поштової станції в мережі шляхів зв'язку Тавричеської губернії во второй половині XIX століття. Визначені особливості появи поштової станції в системі шляхів зв'язку та її роль у розвитку поштової мережі. Досліджуєма проблема дозволяє встановити роль поштових станцій у соціально-економічному та культурному розвитку губернії.

Ключевые слова: система путей сообщения, почтовая станция, почтовый тракт, Таврическая губерния, вторая половина XIX в.

Ludmila Zolotar

ROLE POSTAL STATION IN THE SYSTEM COMMUNICATIONS TAURIDE PROVINCE IN THE SECOND HALF OF THE XIX CENTURY

The article analyzes the role of the postal station in the system communications Tauride province in the second half of the XIX century. The features of appearance postal station in the system of communications and its role in the development of postal tract. Research problem allows to find role posting stations in the socio-economic and cultural development of the province.

Key words: system communications, postal station, postal tract, Tauride province, the second half of the XIX century.