

ЗАСІДАННЯ В СЕКЦІЯХ І КОМІСІЯХ

ІСТОРИКО-ФІЛОСОФСЬКА СЕКЦІЯ ІСТОРИЧНА КОМІСІЯ

Юлія Різник

СПОСОБИ ДОСТАВКИ ПОШТОВОЇ КОРЕСПОНДЕНЦІЇ НА ПРАВОБЕРЕЖЖІ В ІМПЕРСЬКИЙ ПЕРІОД

Беззаперечним елементом вдалого функціонування поштової справи існувала добре відпрацьована система пересилання усіх видів кореспонденції. До цієї системи можемо віднести такі способи доставляння кореспонденції: суходолом (через поштові дороги – мережу залізниць і трактів), повітрям та водними шляхами [1, 181]. На думку автора цим видам наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. можна дати таку характеристику: пересилання водними шляхами та поштова гоньба – звичайне, за допомогою залізниці – нове, авіацією та автомобільним транспортом – майбутнє.

У другій половині ХІХ ст. найпоширенішим способом пересилання кореспонденції була поштова гоньба. До 1885 р. у цілому в імперії сформувалися види поштових станцій і способи передачі їх на утримання контрагентам. Існували вольні і казенні поштові станції та утримання коней тільки для перевезення естафет і пошти. Діяли також земські поштові станції.

Дамо характеристику їхній діяльності та особливості утримання поштових станцій контрагентами. Приватним особам уряд віддавав на утримання казенні поштові станції терміном до 12 років. За це вони отримували доплату за перевезення естафет та пошт за кожен версту на одного коня та винагороду на кожного коня. Кількість коней суворо регламентувалася, до того ж використовувалися вони тільки для перевезення естафет, пошт та приватних осіб. Держава надавала приміщення для поштових станцій [2, 318-320].

Наступний вид досить схожий на попередній та мав незначні відмінності: утримання коней лише для перевезення пошт та естафет. Відповідно дозволялося використовувати коней виключно для цих цілей. Водночас утримувачі пошти мали право застосовувати їх на господарських роботах, якщо був неінтенсивний поштовий рух. Утримувач сам піклувався про стан приміщення станції [2, 345-346].

Основна різниця між двома вищезазначеними видами та вольними поштовими станціями полягала у тому, що на останні комплект коней не визначався урядом, але потребу у перевезенні пошти їхня кількість все ж повинна була задовольняти. Доплата на вольні поштові станції передбачалася значно нижча, ніж на казенні. Однак за одну версту прогону на одного коня платили на одну копійку більше, ніж у вищезазначених двох видах [2, 357-360; 3, 26].

Основною проблемою для уряду була фінансова складова. Перш за все це механізм передачі станцій поштоутримувачам та спосіб визначення доплати. З 1886 р. перейшли на торгову систему утримання пошт [4, 536]. Відповідно до положення торгової системи, завчасно оголошувалися торги для передачі поштових станцій на новий термін. Хто брав станції за меншу суму доплати з боку держави, той їх і отримував [3, 30]. Варто зауважити, що до уваги бралася також порядність поштоутримувачів та фінансова надійність, тому не завжди роль переконуючого факту відіграла менша ціна.

Дана система все ж мала деякі недоліки. Найпоширенішим була можливість потрапляти на поштові торги “відкупщикам”. Вони застосовували дві схеми діяльності: перша – погрожували потенційним поштоутримувачам навмисним пониженням доплати на торгах та вимагали від них гроші; друга – намагалися отримати максимальну кількість поштових станцій на торгах і вже через короткий час віддавали їх справжнім поштоутримувачам, але за значно меншу доплату [5, 536]. З цим явищем уряд намагався боротися, проте, за свідченням архівних документів, безуспішно.

Головним обов’язком місцевого поштово-телеграфного керівництва вважалося досягнення найменшої суми доплати утримувачам пошт з боку держави [6, 226]. Для вирішення цього питання ГУПіТ до проведення торгів завчасно надсилало на адресу контор накази та постанови про успішне проведення торгів. Це свідчило про сумніви вищого поштово-телеграфного керівництва щодо можливостей місцевої адміністрації. Як наслідок, звичним явищем вважалося нагадування про самі торги, способи оповіщення про їх проведення, максимальний розмір доплати, зменшення доплати на поштову станцію. Доплати мали й позитивне значення, адже для визначення їх розміру необхідна точна інформація про відстань між станціями. Відповідно у губерніях проводили вимірювання протяжності шляхів, що сприяло вивченню губерній [3, 38].

Можемо виділити ще один вид поштової гоньби – гоньба за рахунок сільських громад. Вони організовувалися наприкінці XIX ст. Щоб користуватися послугами поштового зв’язку, селяни повинні були за власний рахунок організувати перевезення кореспонденції. Позитив проявлявся у тому, що це сприяло розвитку сільського самоврядування,

залучало до винаходів цивілізації. Негативом можемо назвати те, що була відсутня допомога держави на початковому етапі, що недобре позначалося на організаційних моментах поштової гоньби.

Варто відмітити збільшення перевезення пошти за власний рахунок сільських громад. Це є свідченням того, що з часом держава переконувалася в перевагах залучення приватного капіталу в розвиток поштової служби. Разом з тим, сільське населення також мало життєву необхідність організувати поштові перевезення, адже це стало невід'ємною частиною їхнього життя.

Однак існували і порушення у сфері кінного перевезення та утримання коней. Так, Подільський губернатор 11 червня 1901 р. видав циркуляр про незаконне користування земськими чиновниками поштовими кінськими. Він стверджує, що жінки та інші члени сімей чиновників, особливо маючих право дарових роз'їздів на земських поштових конях, а також і самі чиновники, користуються цими кінськими для своїх особистих потреб. Ті ж із чиновників, у яких утримувачі земських поштових пунктів знаходяться у відомій службовій залежності, часто беруть до себе на вибір кращих таких коней і тримають їх постійно при своїх квартирах виключно для власних із сім'єю потреб.

Таке користування земськими поштовими кінськими зрозуміло є незаконним і збитковим для поштових утримувачів (податок на останніх). Це шкодить також і службовим інтересам, оскільки посадові особи часто бувають позбавлені можливості отримати таких коней для своїх службових невідкладних поїздок. Тим паче, що на більшості пунктів кількість коней обмежена.

Для вирішення цього питання губернатор наказав негайно призупинити таке незаконне користування і попередити всіх поштових чиновників, що у випадку повторення вищевказаної проблеми будуть застосовані жорстокі міри [7, 65-67].

Можна стверджувати, що поштова гоньба активно розвивалася, не дивлячись на розвиток залізничного транспорту, а її роль зростала у загальноімперських масштабах. Збільшення кількості поштових станцій не залежало від будівництва нових залізничних колій, а відбувалося здебільшого чином на польових дорогах [8, 100]. Підтвердженням цьому слугує активне збільшення кількості пунктів утримання коней виключно для перевезення пошти і за рахунок сільських громад.

Дивлячись на технічний прогрес, керівники поштово-телеграфних установ почали застосовувати автомобільний транспорт для пересилання кореспонденції. Перевага автомобільних транспортних засобів у ХХ ст. була очевидною. Все ж для ГУПіТ це становило занадто великі витрати і кількість автомобілів ГУПіТ збільшувалася повільними темпами. Першими, хто випробував нові зручності, стали столичні вузлові контори

зв'язку та поштамти. Наприклад, у Санкт-Петербурзі у 1905 р. було 14 автомобілів для перевезення пошт [9, 13].

Однак кількість автомобілів не була значною. Саме тому на початку ХХ ст. створювали “проекти перевезення пошт автомобільним транспортом за визначеними трактами на прикладі поштової гоньби”, а зацікавлені в цьому особи навіть зверталися з відповідними пропозиціями. Не дивлячись на переваги цього транспорту, начальники поштово-телеграфних відділів відмовляли вказаному виду перевезення. Причиною називали відсутність досвіду у даній справі. Зміни в їхні погляди внесли рекомендації ГУПіТ, в яких наголошувалося, щоб автомобільні товариства перевозили пошти. Ми вкотре прослідковуємо безініціативність місцевого керівництва, що не бажало і не могло приймати відповідальні рішення без вказівки вищих органів. Все ж після цих розпоряджень на деяких поштових трактах почали їздити автомобілі, які водночас перевозили й пасажирів [10, 68].

Наступний вид перевезення пошти, який ми розглянемо, це транспортування за допомогою залізничного транспорту. На території Російської імперії ця операція вперше була здійснена за маршрутом Санкт-Петербург – Москва у 1845 р. [10, 47]. Так як обсяг перевезення кореспонденції залізницею швидко зростає, необхідно було утворення окремої структури, що займалася б даною справою. Як наслідок, створили Управління перевезення пошт залізницею (далі УППЗ) в 1869 р., яку було підзвітне поштовому відомству. Одночасно на залізничних станціях створювалися поштові відділення [10, 48]. 9 січня 1873 р. затверджено “Тимчасові правила перевезення пошт залізницею” Олександром II [10, 49], але реформа зв'язку 1884-1885 рр. обійшла цей спосіб перевезення пошти [11, 239-240; 12, 306-307].

З часом стало необхідним покращення механізму перевезення пошти залізницею, адже зростала протяжність залізниць, ускладнювалося її функціонування та зростали обсяги діяльності. Саме тому 1891 р. проведена реформа у даній сфері діяльності, відповідно до якої УППЗ вивели із підзвітності ГУПіТ, чим створили окрему організацію в поштовій справі. Відповідно до реформи, вся імперія була поділена на 8 відділів перевезення пошт, але з поштово-телеграфними округами вони не співпадали. Призначався начальник відповідного відділу, який здійснював нагляд за справами. Також створювався новий штат відділень зв'язку та управління на залізничних станціях [12, 127, 170-172].

У справі покращення поштової справи зв'язківці покладали велику надію саме на розвиток залізничного транспорту [13, 33]. Н. Яворський, дослідник історії пошти, зазначав: “Розвиток перевезення пошт залізницею впирався не стільки у потреби населення, скільки у протяжність залізничної колії” [14, 466], адже коли прокладали залізницю, не

враховували потреби пошти. Але й за таких умов важко переоцінити значення залізничних шляхів для поштової справи. Наприклад, у 1885 р. співвідношення по імперії суходільних шляхів сполучення, що обслуговувалися залізницею до тих, що обслуговувалися поштовою гоньбою, становило 17,7% до 82,3%, а в 1910 р. відповідно 27,1% до 72,9% [15, 543]. Враховуючи місткість вантажу та швидкість кінного сполучення, очевидно є перевага залізничного транспорту за відповідними критеріями. Постійно зростала вага залізничного транспорту у пройденому поштовому шляху. Наприклад, за даними 1885 р. співвідношення суходільних шляхів сполучення, якими проходила пошта за допомогою залізниці до поштової гоньби становила 43,5% до 56,5%, а у 1910 р. відповідно 55,6% до 44,4% [15, 544].

Звичайно, новопобудовані залізничні колії мали вплив на поштовий рух у губерніях. По-перше, протяжність поштових трактів зменшувалася, а довгі взагалі ліквідовувалися. По-друге, установи зв'язку утворювали нові короткі тракти, доставляючи пошту до найближчої залізничної станції.

Отже, після поштової реформи 1884-1885 рр. утворилися поштово-телеграфні установи, які виконували нові функції. Але населення було незадоволене діяльністю та забезпеченням закладами зв'язку. Проте гірший рівень доступності закладів зв'язку спричинив низькі подушні показники послуг поштового зв'язку, що одночасно свідчило і про низьку культуру поштового спілкування в цілому. Водночас почала налагоджуватися різнопланова система пересилання кореспонденції.

Джерела та література

1. Воздушная почта России // Почтово-телеграфный журнал (отдел неофициальный). – 1912. – февраль. – С. 181.
2. Кондиции на содержание казенных почтовых станций // Сборник распоряжений по Главному управлению почт и телеграфов. – 1886. – №8. – С. 317-383.
3. Соколов Н. Почта и телеграф в XIX столетии / Н. Соколов // Министерство внутренних дел. Исторический очерк. 1802-1902. Приложение второе. – СПб.: Типография министерства внутренних дел, 1902. – С. 1-123, [V] с.
4. Яворский Н. Обзор почтовых сообщений за двадцатипятилетие 1885–1910 гг. / Н. Яворский // Почтово-телеграфный журнал (отдел неофициальный). – 1912. – июнь. – С. 534–551.
5. Яворский Н. Почтово-телеграфные сберегательные кассы в России за 20-летний период существования (1889-1909 гг.) / Н. Яворский // Почтово-телеграфный журнал (отдел неофициальный). – 1912. – декабрь. – С. 907-921.
6. Руководство при производстве расходов по смете Главного управления почт и телеграфов / сост. И. Зверев, В. Лепченко. – СПб.: Невская типография, 1901. – 303, [XXIV] с.
7. Центральний Державний історичний архів України у м. Києві. – Ф. 442. – Оп. 631. – Спр. 217 (ч. 1). – Арк. 65-67.
8. Остряков А. Краткий очерк по истории всемирной и русской почты / А. Остряков. – М.: Издание ЦК союза связи, 1924. – 117 с.

9. Почтово-телеграфная статистика за 1903 год с кратким обзором деятельности почтово-телеграфного ведомства за тот же год. Издание ГУПиТ. – СПб.: Типография Товарищества Общественная польза, 1905. – XXVI, [24] с.
10. Материалы по истории связи в России XVIII по XX вв. Обзор документальных материалов / [Ф. Бунина, В. Вельбель, К. Генкина и др.]; под. ред. Н. Мальцевой. – Л.: Ленингр. Типография №5 Главполитграфпрома СССР, 1966. – 335 с.
11. О преобразовании местных почтовых и телеграфных учреждений // ПСЗРИ. Собрание третье. Т. V. 1885. – СПб.: Гос. Тип-фия, 1887. – С. 239-240.
12. О соединении почтовых и телеграфных учреждений // ПСЗРИ. Собрание третье. Т. IV. 1884. – СПб.: Гос. Тип-фия, 1887. – С. 306-307.
13. Лишин К. Реферат о почтовых нуждах в провинции и объединении почт правительственной и земской / К. Лишин. – СПб., 1888. – 45 с.
14. Яворский Н. Почтовые операции при волосных правлениях и на станциях железных дорог за последние десятилетие 1902-1912 гг. / Н. Яворский // Почтово-телеграфный журнал (отдел неофициальный). – 1913. – июнь. – С. 460-470.
15. Яворский Н. Обзор почтовых сообщений за двадцатипятилетие 1885–1910 гг. / Н. Яворский // Почтово-телеграфный журнал (отдел неофициальный). – 1912. – июнь. – С. 534-551.

Андрій Касян

РОЛЬ ВОЛОСТІ В РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОЇ ОСВІТИ НА ПРАВОБЕРЕЖЖІ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ ст.)*

У пореформений період діти українських селян Правобережжя навчалися в парафіяльних школах і народних училищах. Останні були відкриті в 1870-1874 рр. і підпорядковувалися Міністерству народної освіти. Більшість із них не змогли принести відчутної користі, передусім через те, що селяни з невеликим бажанням віддавали своїх дітей на навчання. Зокрема й тому, що в такий спосіб економили кошти, хоча й були зобов'язані утримувати училища.

Байдужість селян до народних училищ можна частково пояснити ще тим, що цих навчальних закладів було вкрай мало, не більше одного чи двох на волость, й відвідувати їх могли лише діти, які мешкали у волосному центрі. Діставатися до училищ дітям із інших сіл волості, які часто знаходилися на значній відстані, було достатньо незручно. До того ж через усе ту ж економію в середовищі сільчан часто звучало міркування, що краще було б витратити ці мізерні заощадження на облаштування й утримання сільських та церковнопарафіяльних шкіл.

* Публікація містить результати досліджень, проведених при грантовій підтримці Держаного фонду фундаментальних досліджень за конкурсним проектом (№Ф67/8-2015) «Спільна історія України та Білорусі в сучасній колективній пам'яті обох народів: компаративний аналіз».