

Почтовая гоньба в России

Авторизированный перевод с немецкого Н.И.Носилова

Начало почтовой гоньбы относится к великокняжескому периоду русской истории. Старейшим документом, в котором упоминается о почтовой «гоньбе», является приказ 1294 года об облегчении возможности передвижения княжеских гонцов. В это время сношении через гонцов поддерживались лишь удельными князьями или для переписки между собой, или для сообщения боярам приказаний по делам управления.

Небольшое в начале число путей народной связи во времена татарского ига было значительно расширено. Татары везде старались в подвластных им странах создать такую организацию сообщения, чтобы иметь возможность рассылать во все их углы своих сборщиков податей, чем в сущности все их культуронасаждение и ограничивалось. Из татарского языка поэтому заимствовали и слово «яма», которое означает «место остановки», где можно было произвести необходимый обмен лошадей, а также найти нужных для продолжения пути людей, ночлег и стол. Это слово затем вполне укрепилось в русском языке, и оно послужило корнем для следующих словообразований: «ямщик» - почтовый кучер, «ямская гоньба», т. е. почта, «ямская дорога» - почтовый тракт и др.

Расходы по содержанию этих «ям» или почтовых станций ложились на окружное население, но лошади и содержание предоставлялись в «ямах» только предъявителям соответственной выданной властями подорожной. Эта ложившаяся на население повинность всегда воспринималась им, как очень тяжелое ярмо, и оно всегда старалось заручиться избавлявшими от него привилегиями. Вследствие не прекращавшихся жалоб на это непосильное бремя, попытались облегчить его тем, что установили особый налог на содержание почты, взимавшийся равномерно со всего населения. Этот налог назывался «ямские деньги» и в начале XVII века приносил казне ежегодно около 50 тысяч рублей дохода.

Необходимые для почтовой «гоньбы» служилые люди в лице ямщиков и конюхов набирались по вольному найму. Эти вольные, но все же надолго обязанные почте люди селились вдоль почтовой дороги на расстоянии в 30 - 100 км друг от друга, главным образом на окраинах городов, для того, чтобы одновременно был обеспечен и выгон для лошадей. Эти поселки около городов или на больших расстояниях и между последними получали такие заманчивые привилегии, что приток к ним добровольцев был не малый. Поселки назывались «слободами», и они были обыкновенно разделены на группы, именовавшиеся «выти», из которых каждая состояла из 4 - 6 семей или дворов. Для приема в ямскую слободу был установлен ряд условий. Во-первых, все жители ее были связаны круговой порукой, а во-вторых, всякий поступающий на почтовую службу должен был на собственный счет поставить трех лошадей со всем снаряжением, а также телегу и сани, а если почта в данной местности шла водным путем, то и лодку. Кроме того на обязанности этих людей лежало содержание в исправности проезжих дорог и мостов. За это они получали от местного населения денежные средства на приобретение хлеба, седел,

телег, саней, лошадей и весельных лодок, а от правительства - «белую», то есть свободную от всякого оброка землю и содержание зерном или деньгами размером от 7 до 30 рублей в год, а также полную свободу от податей и повинностей. Кроме этого им было предоставлено право взимать с каждого проезжающего по 3 копейки за каждые 10 верст.

В каждой ямской слободе выбирался населением старший, называвшийся «ямщицким старостой», имевший наблюдение за ямским делом; ему подчинялись все ямщики. Таким образом создавалось закрытое наследственное сословие, связанное всеми своими интересами исключительно с почтовой дорогой. Управление всей почтовой «гоньбой» в стране было сосредоточено в центральном учреждении, находившемся в Москве и называвшемся «Ямским приказом». О нем впервые упоминается в 1619 году. Первым начальником этого приказа был князь Дмитрий Михайлович Пожарский. Непосредственно подчиненные ему служащие назывались «ямскими дьяками». В других больших городах управление гоньбой было возложено на так называемых «ямских приказчиков», которые обыкновенно назначались из боярской среды. Этими организациями регулировалась вся почтовая гоньба; ими принимались жалобы, разрешались споры и составлялись необходимые подорожные для служащих и других проезжих. Старейшая сохранившаяся подорожная относится к 1470 году; она была выдана одному великокняжескому гонцу. Все русские великие князья, а потом и цари озабочивались дальнейшим развитием и содержанием наличной почтовой гоньбы. Иван III (1462 - 1505) в своем завещании (1504 г.) призывал своих преемников к поддержанию гоньбы в хорошем состоянии. В XVI веке захватчик престола Борис Годунов (1598 - 1605) стяжал не мало заслуг в деле организации в Сибири почтовой гоньбы с нужными для нее станциями.

В конце XVI века почтовая гоньба является уже завершенной правительственной организацией для передвижения гонцов, служащих и других лиц. Ею пользовалось исключительно правительство, рассылавшее должностных лиц с поручениями и приказами, со стороны же населения надобность в почтовых сношениях в то время еще еле наблюдалась: Россия в хозяйственном и культурном отношении была очень отсталой страной. В почтовой гоньбе не было никакой планомерности и даже непрерывности, - ею пользовались для передвижения гонцов и пр. только постольку, поскольку в этом была надобность.

До середины XVII столетия письма от частных лиц почтой вообще не принимались.

Лишь с значительным ростом числа проживающих в России иностранцев и вытекавшей отсюда потребностью в сношениях с их родиной этими иностранцами был поднят перед правительством вопрос об организации нормальной почтовой связи. До тех пор эта связь была установлена только между столицей - Москвой и северным торговым центром - Архангельском, городами Смоленском на западе и Нижним Новгородом на востоке и некоторыми другими северными и украинскими городами. Далее существовала еще связь с Западом через Великий Новгород и Псков, - путь, по которому обыкновенно следовали иностранные посольства.

Первая почтовая связь с границей для пересылки писем, в частности с

Польшей и Курляндией, была установлена в 1665 году. Организация ее была поручена иностранцу Иогану Сведену. Вследствие развившихся между Россией и Польшей политических взаимоотношений, с этой страной была заключена почтовая конвенция, которая, между прочим, гласила, что в обоих договаривающихся странах с пересылавшихся по почте писем и посылок, исходивших не от государства, а от торговых людей, может взиматься сбор, установленный во всех странах, причем надлежит обращать внимание на то, чтобы торговые письма непременно пересылались по почте и записывались у содержателей почтовых станций.

В царствование Алексея Михайловича уже существовала регулярная почтовая связь между Москвой, через Новгород, с Псковом, Ригой и другими лифляндскими городами. Наблюдение за ней было поручено иностранцу Марзелису, которого следует признать первым русским почтмейстером. Он предложил русскому правительству приискать в некоторых иностранных городах, как Рига, Вильна, Гамбург и др., подходящих людей и нанять их для сообщения русским властям всевозможных известий. Эти известия должны были регулярно, один раз в неделю, доставляться по почте в Москву. Скоро этой заграничной почтой стали пользоваться и для сношения с другими частями Московской Руси. Кроме этой связи для пересылки писем, с Западом, в 1693 году была уже налажена такая же регулярная связь между Москвой и Архангельском.

В 1672 году царю были впервые доставлены донесения по почте, - до тех пор для этого пользовались гонцами. Вслед за этим некоему Андрею Виниусу впервые было Присвоено официальное звание «почтмейстера его царского величества». Ему было предоставлено неограниченное право пользования доходами от организованных им почтовых установлений, а также право заключать по собственному усмотрению почтовые конвенции с соседними странами. Так, например, 24 августа 1685 года им было заключено частное соглашение с литовским генеральным почтмейстером Бизингом. Итак, мы видим, что русское почтовое управление было исключительно в руках иностранцев, которые пользовались и всеми от него доходами и выгодами. Государство же в отношении этих почтовых предпринимателей держало себя как частное лицо. Оно было заинтересовано в существовании и успешной работе почтового предприятия совершенно так же, как впоследствии правительство относилось к организации земской почты.

Во главе почтовых установлений стояли главным образом немцы. Поэтому всюду можно найти следы немецкого влияния на развитие русского почтового дела. Даже все документы и счета составлялись на немецком языке. Эти новые порядки, совершенно чуждые русским государственным установлениям, вызывали к себе, понятно, известное недоверие, и в правящих кругах образовалась против них сильная оппозиция, подозревавшая иностранцев в предании доверенных им интересов и готовая всюду видеть шпионаж. К счастью, в это время у власти находились, такие люди, как, например, Ордын-Нащекин, которые стояли за сношения с заграницей и им удалось добиться этого, несмотря на непрерывное противодействие оппозиции. Этим объясняется и то, что уже на первых порах организации почты для писем был поднят вопрос о хранении или нарушении тайны

переписки, который разрешался в зависимости от тех или других течений в правительственном центре.

Общее развитие почтового дела пошло в России тем же путем, как и в прочих европейских странах, причем правительство начало постепенно признавать в этой области и права за хозяйственным потребностями, поскольку они вызывались интересами народного благосостояния. Однако только Петр I ясно осознал, как важно для государства держать почтовое дело в своих собственных руках, и он тотчас же приступил к организации государственных почтовых установлений. Почтамты и почтовые конторы были прежде всего созданы в обеих столицах, Петербурге и Москве, последующие постепенно в городах Риге, Выборге, Ревеле, Нарве, Архангельске и Вологде. При каждом из этих почтовых установлений содержался почтмейстер и необходимое число почтальонов, которые все были подчинены главному почтдиректору, находившемуся в столице. Ему же была подчинена и функционировавшая до тех пор почтовая гоньба. Это изменение порядков образует переход от старой почтовой гоньбы к почтовым учреждениям в современном смысле слова. Последние были заведены по новым линиям почтовой связи между Москвой и Воронежем с одной стороны и Азовом с другой. Эти два новых почтовых тракта были устроены в военных интересах, другая же также вновь установленная почтовая связь с Сибирью преследовала главным образом торговые цели. Уже вскоре по основании новой столицы Петербурга она была связана со старым Новгородом, уже встарь в свою очередь связанным дорожной почтой с Москвой. Для военных и административных надобностей Петром I была организована наряду со старой дорожной новая параллельная почта. Последняя должна была функционировать со скоростью не менее 10 - 15 верст в час, и всякое промедление наказывалось смертью; лошади должны были меняться на каждой почтовой станции в то время, как старая почтовая гоньба меняла их только через три-четыре станции. Поэтому почтовые сборы для новой почты были установлены двойные.

Правительственными распоряжениями 1713 и 1714 годов было впервые предоставлено право пользования ямскими лошадьми и частным липам.

В основном Петр I перенес в Россию почтовое устройство, бывшее в то время в Германии. Все почтовые чиновники были немцы, и официальные языком в почтовом деле был немецкий. Поэтому из немецкого же были заимствованы и все почтовые термины, сохранившиеся и до наших дней. В 1716 году в Петербурге, на берегу Невы, был построен первый почтамт или почтовый дом, в котором был устроен ряд помещений и отдельных комнат для остановки приезжающих, так как в то время других постоялых дворов в городе еще не было.

На одном дошедшем до нас рапорте красуется подпись первого почтмейстера петербурго - рижского почтового тракта. «St. Petersburg, den 20 September 1714. Gottlieb Krauss, Postmeister a I Ida». Но первая такая штатная должность была учреждена только в 1724 году.

Преждевременная смерть помешала Петру I провести все намеченные им в области почтового дела реформы, но им было положено основание, на котором оно

могло развиваться в соответствии с хозяйственными и культурным: требованиями страны. Однако его намерение постепенно заменить здесь чужеземный элемент русским его преемниками осуществлено не было.

Напротив, назначенный Екатериной I почтмейстером барон Остерман, управлявший почтой и в кратковременное Царствование Петра II, даже усилил немецкий элемент. Под его управлением почтовое дело развивалось, как доходная статья. Остерман всюду выдвигал на первое место почтовые сношения частных лиц и, между прочим, снизил почтовую таксу втрое. Затем он установил почтовую связь между Петербургом и Архангельском, построил в 1727 году почтамт в Выборге и совершенно исключительным образом заботился о своих подчиненных, защищая их от насилий и обид, в чем особенно нуждались ямщики на почтовых дорогах.

При Анне Иоанновне почта развилась главным образом в Эстляндии и Лифляндии, но вместе с тем почтовые связи были налажены и на отдаленной азиатской границе. Так, были соединены почтовым трактом с Москвой уральские горные промыслы и город Пермь. В 1733 год была установлена связь с Москвой сибирского города Тобольска через города Екатеринбург, Кунгур, Сарапуль и Казань, а спустя два года прошла почтовая дорога между Уфой и Москвой. Почтовые связи налаживались прежде всего там, где либо велись войны, либо были начаты горные работы. В последнем отношении особенно отличился в деле устройства почтовых сообщений управляющий сибирскими рудниками Татищев. С другой стороны в 1739 г. была установлена почтовая связь со многими городами области войска Донского исключительно из военных соображений.

В царствование Елизаветы Петровны вновь участились жалобы ямщиков и почтальонов на насильственные действия и унижительное обращение чиновников и проезжающих, ввиду чего было издано несколько царских указов к их защите. Прочих минусов в работе почты правительство думало избежать, переложив на других ответственность за ее исправность. Так, только что установленная почтовая связь с Малороссией (Украиной) была поручена наблюдению Запорожского войска, таковая же между Ревелем и Гапсалем - прибалтийскому дворянству, - указом от 6 июля 1743 года.

Новые почтовые тракты были проложены между Санчурском и Верхотурьем в 1114 верст и от Москвы до Саратова через Муром в 1751 версту. Немалое влияние на развитие внутренней торговли оказало распоряжение взимать почтовую оплату в размере 1 копейка за золотник за пересылку частных писем в Оренбург, Астрахань, Сибирь, Киев и Смоленск.

Около середины XVIII в. от Москвы шло почтовых трактов всего на 10 434 версты, не считая шедших из Петербурга в Москву, Архангельск, Выборг и через Нарву, Псков и Великие Луки в Смоленск. По всем этим трактам почта как из Петербурга, так и из Москвы отправлялась регулярно по определенным дням недели. Однако, до тех пор почтовое дело развивалось совершенно беспланово. Распоряжения о строительстве почтовых путей издавались от времени до времени лишь из конкретных и, большей частью, случайных побуждений. Такое положение вещей изменилось только с составлением графом Безбородко продуманного плана,

по которому затем и приступили к почтовому строительству.

С воцарением Екатерины II начинается вторая и важнейшая эпоха развития и России почтового дела. Были завершены задуманные Петром I и частично им начатые реформы, и тем создана почтовая организация, продержавшаяся до XIX столетия. Проведение в жизнь этих реформ в 1763 году было поручено графу Чернышову.

Был окончательно установлен должностной штат почтового управления и значительно изменена самая система дорожной почты. Вместо пожизненно обязанных ямщиков и почтальонов, поневоле образовавших наследственную сословную касту, стали принимать служащих по вольному найму. Все почтовое дело было приведено в однообразную систему. Было прекращено проводившееся прежде различие между почтовыми отправлениями дворянства и купечества и установлена единообразная для всей страны почтовая такса. За пересылку письма весом в 1 лот или 3 золотника на расстоянии каждых 100 верст взималось по 2 копейки, на расстоянии менее 100 верст - 1 копейка. Также единообразно бралась плата и за перевозку проезжающих. С 1778 года за перевозку между обоими столицами взималось по 1 копейке за каждую версту и лошадь, по всем же другим почтовым дорогам по 6 копеек за каждые 10 верст, что составляло двойную против прежней таксы сумму. Однако, вследствие снижения почтовой таксы доходы от почты в короткое время возросли. За 1782 год они составляли 138672 рублей 86 копеек, спустя же два года они достигли 210 945 рублей 65 копеек в год.

С 1783 году почта стала пересылать и денежные отправления как в звонкой монете, так и бумажными ассигнациями, причем за страховку их взимался сбор в размере $\frac{1}{2} \%$ с пересылавшейся суммы. Наконец, указом от 13 июля 1795 года почте предписывалось пересылать и ценные письма со взиманием сбора в том же размере, что и за денежные отправления.

Намечавшаяся кодификация всех распоряжений по почтовому ведомству за смертью Екатерины II не была осуществлена, однако была произведена прочная организация всего почтового дела, объединившегося самостоятельными учреждениями «Главным почтовым управлением» и «Главным почтовым департаментом». В начале XIX в. в России было 458 почтовых отделений, в которых состояло на службе около 5000 чиновников; 8 сентября 1802 года эти отделения перешли в ведение министерства внутренних дел.

При Павле I ничего существенного в отношении развития почтового дела не произошло. Наоборот, было остановлено проведение реформ в области дорожной почты, и в 1799 году восстановлен старый порядок организации ямщиков и почтальонов, как пожизненно обязанный и наследственно-связанный сословной касты со всеми ее прежними планами и повинностями. Прочие изменения были незначительны и касались больше внешней стороны дела, включительно до учреждения семи «почтамтов» - в обеих столицах, на Украине, в Вильне, Тамбове, Казани и одного в Сибири. Этим почтамтам были подчинены все прочие почтовые конторы, экспедиции и учреждения полевой почты.

В течении XIX века русское почтовое дело развивалось на этих нормальных

основах все больше и больше приблизительно так же, как это происходило и в других европейских странах. В середине века началось железнодорожное строительство, что привело к постепенному запустению многих, раньше весьма оживленных, почтовых трактов. Сохранились лишь тракты, не затронутые железнодорожной сетью. Но и эти пути с учреждением земств или органов самоуправления перешли в ведение последних. Этой мерой правительство избавило себя от заботы об этих почтовых трактах, содержание которых, особенно в отдаленных местах, представляло ему очень много затруднений.

Однако, до рассмотрения работы почтовой связи под ведомством земских учреждений не лишено интереса проследить, как само правительство пыталось разрешить задачу организации этой связи и как оно в поисках наиболее ему подходящего проводило в жизнь самые разнообразные системы.

Как уже говорилось выше, самая ранняя система состояла в том, что обслуживание почтовых дорог составляло пожизненную повинность определенного класса населения, причем эта повинность переходила от отца к сыну. Эти люди пользовались разными привилегиями и льготами в отношении уплаты податей, но от проезжих получали лишь самое незначительное вознаграждение, и вообще условия их жизни были так тяжелы, что всякий, кто мог старался от почтовой повинности избавиться. Веками не прекращались жалобы их на насилие со стороны проезжающих и на невозможность в данных условиях даже мало-мальски сносного существования. В защиту ямщиков и почтальонов издавались один за другим царские указы, вносившие немного нового в их беззащитное положение. Правительство не только беспрестанно повышало таксу дорожной почты, но и разрешало выдачу ей все повышавшихся субсидий. Несмотря на это, ямское сословие не могло удовлетворить возрастающей с каждым днем потребности населения в перевозке. Благонамеренные мероприятия правительства мало в чем меняли незавидное положение этих людей. Такое нетерпимое положение дел чувствительно отзывалось как на скорости, так и на исправности почтовой гоньбы, и от него страдал даже такой важный путь сообщения, как дорога между обоими столицами.

Положение ямского сословия и вся почтовая система, как таковая, явились в 1802 - 1841 годах предметом обсуждений разных комитетов, пришедших к тому выводу, что такое устройство дорожной почты далее терпимо быть не может. Но окончательно это сословие было освобождено от обязательного выполнения своей повинности только в 1857 году.

Тем временем правительством были испытаны и другие системы. В 1770 году в отдельных частях империи попробовали сдавать почтовое обслуживание в подряд на промежуток времени от 3 до 15 лет, причем подрядчикам предоставлялось право взимать за перевозку корреспонденции и проезжих однообразную плату. Но так как у правительства в отношении отдельных частей страны не было никаких предпосылок для определения размера как расхода, так и прихода, эта система явилась удобным источником для злоупотреблений и спекуляций, вследствие чего по представлению Почтового департамента она в 1847 году была повсеместно

отменена.

Третий опыт состоял в применении так называемой «свободной системы». При ней правительство ничего не приплачивало, но предоставляло содержателям почты взимать за перевозку корреспонденции, эстафет и проезжих соответственную плату. Эта система применялась в 1788 - 1796 годах в западных губерниях, а также в Петербурге, но в конце XVIII века от нее отказались, так как проведение ее в жизнь сталкивалось со слишком большими затруднениями.

Дальнейшим опытом было введение так называемой «прусской системы». Приход и расход приблизительно устанавливались заранее; на полученные суммы делалась накидка в 12%, и почтовое обслуживание сдавалось частным лицам на 9 1/2 лет.

Каждые три года производилась проверка почтовых сборов, изменявшихся в зависимости от стоимости овса и сена. Эта система была принята с 1 июля 1836 года между Ковно и Динабургом и с 1-го января 1840 года между Тауроеном и Шавлями. Из нее скоро выработалась так называемая «окладная система», введенная в 46 губерниях. Она, однако, себя совершенно не оправдала, - следствием ее было то, что с 1853 года расходы почтового ведомства возросли приблизительно на 1 1/2 млн. рублей.

Переходной к подведомственности почты земским учреждениям системой следует считать так называвшую «хозяйственную систему». Она представляет видоизменение подрядной системы в том смысле, что содержание и эксплуатация почтового дела поручались не тому, кто на торгах предлагал наивысшую цену, а тому, кто являлся наиболее надежным лицом. При этом, кроме почтовых сборов, все еще поднимался вопрос о субсидиях от казны.

Одновременно с вышеперечисленными системами с 1805 года получила развитие и так называемая «сельская почта», имевшая целью удовлетворение в некоторых местностях настоятельной потребности населения в регулярных почтовых сношениях. Через посредство казанской почтовой конторы некоторыми крупными уральскими металлургическими заводами и частными лицами был поднят вопрос о посылке к ним правительством из ближайшего почтового отделения нарочных для доставки им в запирающихся почтовых мешках входящей почты и забора исходящей. За эту связь просители предлагали вносить плату в размере, зависящем от тяжести почты. Эта просьба была удовлетворена с одновременным указанием на то, что такую связь следует установить и другим почтовым отделениям там, где была налицо такая же потребность и где удовлетворение ее могло принести доход государственной почте. Таким образом, под названием «сельской почты» возникли дополнительные почтовые связи, но большей частью лишь вблизи больших заводов или крупных торговых центров. К 1840 году такие сельские почтовые связи были установлены 897 почтовыми отделениями в числе 159 в этом году они принесли государственной почте 10 397 рублей 87 копеек дохода.

Вообще же заведовавшие почтовыми конторами относились к таким начинаниям весьма сдержанно, так как казной им на это отпускалось недостаточно денежных средств. Только по царскому повелению от 31 марта 1842 года в

государственной смете стали предусматриваться необходимые средства на содержание сельской почты. Начиная с 1866 года эти местные почтовые связи стали постепенно переходить в ведение земских учреждений, но работа их в течение долгого времени оказывала влияние на почтовую организацию последних. Ведь даже на некоторых почтовых марках, выпущенных земскими учреждениями, имеется старое название «сельская почта».

Когда, наконец, к жизни были призваны органы местного самоуправления или земские учреждения, правительство пристегнуло к этому условие о том, чтобы они приняли на себя ведение в уезде почтовой гоньбой и бесплатно перевозили правительственных чиновников. С 1866 года почтовые станции в отдельных уездах стали постепенно переходить в ведение земских учреждений с выдачей им на это дело субсидии от казны, размер которой обыкновенно повышался через каждые три года. За перевозку государственной почты по промежуточным трактам правительство выплачивало земствам столько же, сколько и другим содержателям почты в стране, но само избавлялось этим от крупной заботы. Эти самоуправления, благодаря своему знакомству с положением дела на местах, могли устанавливать, разумеется, гораздо более урегулированные и доходные почтовые связи, чем центральная власть для всей страны сразу. Таким образом земства обслуживали и государственную почту по трактам, связывавшим правительственные почтовые установления, за определенную плату со стороны правительства. Но за немногими исключениями этими почтовыми трактами связывались только губернские города, уездных же они касались только тогда, когда последние были расположены непосредственно у соединительной дороги. Население внутри уездов от удобств урегулированных почтовых сношений выгадало немного. Дело наладилось лишь тогда, когда с 1865 году земства понемногу приступили к организации и внутри уездов почтового дела, район обслуживания которого в течении последующих десятилетий был даже шире, чем у государственной почты.

«Die Postmarks»
К.К.Шмидт

Первоисточник:	Журнал «Советский коллекционер» - ежемесячный, органа советской филателистической ассоциации и всероссийского общества филателистов. № 1 за январь 1932 года страницы 8 - 11 № 2 за февраль 1932 года страницы 43 — 47
Файл скачан с сайта «Живопись в филателии»	www.art-stamps.ru

