

УДК: 656.801(477.75) “1853/1856”

Є. С. Полянська

### **ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТА СТАН ПОШТОВОГО СПОЛУЧЕННЯ В ТАВРІЙСЬКІЙ ГУБЕРНІЇ ПІД ЧАС КРИМСЬКОЇ ВІЙНИ**

*У статті розглядається організація роботи та стан поштових трактів, як одного з видів шляхів сполучення, під час Кримської війни, а також виявлено структуру поштового сполучення та причини занепаду поштових станцій.*

**Ключові слова:** *Кримська війна, тракт, поштова станція, коні, шляхи сполучення.*

*В статье рассматривается организация работы и состояние почтовых трактов, как одного из видов путей сообщения во время Крымской войны, а так же описывается структура почтового сообщения и причины упадка почтовых станций.*

**Ключевые слова:** *Крымская война, тракт, почтовая станция, пути сообщения.*

*The work organization and the condition of post routes as the way of connection in the Crimean war are regarded in the article besides, the post connection structure and the reason of post stations' decline are described.*

**Key words:** *The Crimean war, routes, post station, means of communication.*

**Постановка<sup>42</sup>проблеми та аналіз актуальних досліджень.** Вивчення стану поштових трактів, як шляхів сполучення в Таврійській губернії, дає змогу побачити загальну картину наявності доріг у Російській імперії під час Кримської війни. Ажде причин поразки у війні багато. Однією з них була несвоєчасна доставка повідомлень та неможливість командирів доїхати до військових частин через незадовільність шляхів сполучення. Цю тему у своїх працях розглядають Н. Ф. Дубровін у праці “Історія Кримської Війни та оборони Севастополя”; А. І. Маркевич у книзі “Таврійська губернія під час Кримської війни”; Раків В. С. у збірнику “Мої спогади про Євпаторію у епоху Кримської війни 1853 – 1856 рр.”.

**Метою статті** є виявлення стану поштових трактів у Таврійській губернії у зв'язку з початком Кримської війни.

**Виклад основного матеріалу.** До кінця XIX сторіччя поштові тракати у Російській імперії залишалися одними з найбільш швидких шляхів сполучення і доставки поштових донесень. Особливо великого значення швидкість доставки розпоряджень набувала в період здійснення бойових дій, коли військам і командирам усіх рангів було необхідно більш оперативно реагувати на зміни у бойовій обстановці.

Слід зазначити, що, погіршення загального стану поштових станцій на усій території Таврійської губернії почалося ще до початку бойових дій. Це сталося у 1850 році, у наслідок ряду неврожаїв. А з початком війни і перенесенні військових дій під Севастополь, і як наслідок посилення навантаження на ці шляхи сполучення восени та взимку призвели їх до практично повного розвалу [4, с. 142].

Завідувач поштовою частиною Новоросійського краю та Бессарабської області, колегіальний радник Чариков у донесенні генерал-губернатору Анненкову скаржився, що на станціях Таврійської губернії по трактах від Севастополя до Береслава і Алешек та від Сімферополя через Феодосію, Арабат, Мелітополь до Таганрога, роз'їзд коней надзвичайно посилювався і все ще продовжує посилюватися, так що не було ніякої можливості, при цьому числі поштових коней не лише задовольнити тих, що проїжджають по казенній потребі, але навіть не можна захистити від виснаження коней, необхідних для проїзду фельд'єгерів та кур'єрів [4, с. 142].

Для відновлення функціонування сполучення по цих трактах Чариков запропонував застосувати окремі заходи, які він вважав необхідними задля поліпшення ситуації. Чариков вважав, що просте збільшення числа коней не принесе ко-

рості, оскільки коні не звикли до поштової їзди, після першого ж прогону з них не буде ніякої користі. А просте збільшення їх кількості на станціях приведе до безцільної витрати засобів з боку земства на їх утримання. Зважаючи на це, Чариков запропонував поміщикам та іншим приватним особам надавати за обумовлену плату на поштові станції на вказаних трактах по п'ять трійок коней з погоничами. З правом надавати їх тільки приватним особам, які не потребують швидкого переміщення з пункту у пункт : поранені, хворі, інші військові чини. Поштові ж коні на станціях надавалися тільки фельд'єгерям, кур'єрам та іншим особам тільки у разі екстреної необхідності. Для того, щоб коні які були надані приватними особами служили довше, Чариков пропонував обмежити швидкість їзди по трактах не більше ніж 10 верст, також він заборонив побиття погоничів. Винні ж повинні були відповідати згідно із законом [4, с. 143].

Він вважав, що за вищезгаданих умов приватні особи зможуть надавати своїх коней безкоштовно для земства на весь період бойових дій стягуючи тільки плату за прогін коней з тих осіб, що проїжджають. Коні що надаються приватними особами могли б бути замінені. Зважаючи на надзвичайну ситуацію осені-зими, що склалася у 1854 році, генерал-губернатор запропонував прийняти пропозицію Чарикова і призначити чиновника відповідального за нагляд за благоустроєм поштових станцій [4, с. 143].

Губернатор запропонував виставити на станції Севастополь-Берислав по 10 трійок, а Сімферополь-Таганрог – по 5 трійок. Крім того, зважаючи на крайнє виснаження коней були прийняті заходи до збільшення числа коней на станціях, що особливо потребували цього. Особливо багато треба було коней на станціях від Севастополя до Сімферополя. Саме на цих станціях доводилося чекати коней цілодобово або ще більше. Тут рух був безупинним, тому коні не могли відпочити та поїсти. Вимагалось по 10 четвірок на кожну станцію до Перекопу, далі по 7. Восени і взимку 1854 року необхідність у конях була на стільки велика, що доводилося використовувати коней узятих з підрозділів козаків [4, с. 143].

Поштові станції також знаходилися у жахливому стані: усі основні і господарські будови занепали, були дуже брудними і тісними. Шляхи були на стільки розбиті, що станцію яку можна було проїхати за 6 - 10 годин ямщики проїздили за добу і більше. Крім того самі ямщики голодували і хворіли, траплялися навіть випадки втеч, особливо відчувалося це у військовий час [4, с. 144].

Самі ж тракти внаслідок сильних дощів стали просто непрохідні. Очевидець подій писав, що у дощ, або після нього, не можна було зробити декількох сажень, щоб потім не зупинитися і не відбивати бруд від коліс. З них виходили суцільні грязьові кола. Безупинно по краях шляху стирчали зламані колеса, валялися вози. Погоничі немилосердно били коней, і тварини тягнулися з бруду невилазки, але вибившись з сил, знемагали і знову падали. Багато по різних дорогах валялося падалі, навколо якої зграями літали граки [2, с. 30].

Поганий стан трактів також згубно позначився на боєздатності військ, це заважало своєчасному прибуттю в призначені місця солдатів та офіцерів усіх рангів. Наприклад, негода та погана погода затримали барона Врангеля у дорозі значно, більше ніж він очікував. Від колишніх двох-трьох днів дощів ґрунт так розпустився, що колеса не крутилися і після декількох оборотів доводилося зупинитися, щоб очистити бруд, що пристав до коліс. Попри те, що барон Врангель їхав у легкому візку, який був запряжений двома парами волів, за годину він робив не більше за одну версту і шлях у 60 верст ледве встиг проїхати в дві доби [3, с. 409].

Губернатор, зважаючи на крайню затримку на станціях навіть кур'єрів, виснаження коней та інших чинників, щоб уникнути зупинки повідомлення по тракту Севастополь-Бериславль, запропонував палаті державного майна негайно розпорядитися про виставку на поштових станціях від Севастополя до Перекопу коней тих, що надаються приватним особам з бричками або возами та ямщиками по 8 трійок (кінних і частково верблюжих) на кожну станцію, в головну квартиру 4 трійки, а на станцію Дюрменську і Айбарську 5 кінних і 5 верблюжих, за добровільну плату з перерахування витрат на рахунок земства. (на станції до перекопа необхідно було 1761 р. 34 коп. у місяць, далі до Алешек і Каховки 774 р. 99,5 коп.) [4, с. 144].

У Перекопському повіті частина коней була виставлена поміщиками. Від Севастополя до Сімферополя на кожну станцію з 1 грудня поставляли по 8 трійок від ногайських суспільств з бричками, хорошою збуєю і ямщиками. Поміщики і власники коней Мелітопольського повіту погодилися на постачання підведень на поштові станції і фуражу, за що генерал-губернатор виразив їм вдячність. Суспільство державних селян-татар Сакскої волості погодилося у грудні 1854 року пожертвувати на користь казни 60 упряжних коней, які були б виставлені на поштові станції Сарабузську та Трехабламську з тим щоб наряд на ці станції коней з Сакскої волості був призупинений, після прийняття коней. Ці коні були прийняті, і використані на укомплектування рухливих казенних магазинів і формування в'ючного транспорту [4, с. 146].

З 1 листопада 1854 року власникам поштових станцій між Севастополем і Бахчисараєм та далі до Сімферополя були видані засоби на купівлю

вівса та сіна за державною ціною, затвердженою головнокомандувачем для військ, розташованих в Криму, а з лютого 1855 року цей посібник був даний і іншим станціям Кримського півострова і Таврійської губернії. [4, с. 146].

До осені 1854 року почастишали втечі селян зі станцій трактів. Це було викликано масовими побоям з боку орендарів коней і возів. Вони, не зважаючи на осінньо-зимовий період року, стан доріг, і слабкість коней нещадно били батогами ямщиків не дивлячись на заборони губернського начальства, поштового відомства, а також головнокомандувача армією у Криму. Зважаючи на це, губернатор просив призначити на поштові станції військової поліції, укомплектовану козаками. Крім того, було відмічено безліч випадків перевищення офіцерами службових повноважень: вони брали у прокат коней, розплачуючись при цьому відкритими листами начальників частин. Селянам-погоничам не завжди платили за прогони, заганяли їх коней і погано їх годували. У зимовий період ямщики почали хворіти на гнилу лихоманку та інші хвороби, ситуація ускладнювалася відсутністю лікарської допомоги [4, с. 147].

У січні 1855 року для задоволення збільшених потреб у оперативних перевезеннях був влаштований новий тракт через Чонгарський міст з Феодосії у Керч і звідти на Одесу, Таганріг та Єкатеринославль [4, с. 147].

На початку травня 1855 року, губернатор граф Адлерберг представив головнокомандувачеві записку, про заходи спрямовані на поліпшення поштового повідомлення в Таврійській губернії. Передусім, він описав причини, що призвели до розладу у роботі пошти. Цими причинами, на його думку, були недбалість і недобросовісні дії почтодержателів Городецького, Бігуна та Розіна, які при великій субсидії (понад 140000 рублів), наданій їм державою якби хоча б четверту частину використовували на зміст і відновлення поштових станцій, то вони не прийшли б у запустіння. Непрацездатність станцій погрожує повним припиненням поштового повідомлення по одному з найважливіших напрямів. Керівники станціями Городецький і Бігун втекли, кинувши свої станції. Прикажчики не змогли сплатити державні гроші, зважаючи на їх відсутність [4, с. 148].

Ситуацію вдалося поліпшити за рахунок приватних коштів, у кількості до 34000 рублів – сполучення було відновлене, хоча і не повною мірою. Але порівняно з ситуацією, що склалася раніше, коли навіть кур'єрам доводилося або йти пішки, або чекати коней бричок і ямщиків по добі [4, с. 148-149].

Використання коней було активним. У липні 1855 року, на станціях від Сімферополя до Перекопу було випущено 885 коней, у тому числі 148 кур'єрських, в серпні 960 (кур'єрських 155), у вересні 1759 (кур'єрських 333) У жовтні і листопаді були дні, коли випускалися до 116 коней за добу [4, с. 150].

Незважаючи на усі вжиті заходи, стан поштового зв'язку був поганим протягом усього 1855 року. Приміщення для ямщиків були дуже брудними і тісними, навколо станцій лежали суцільні купи гною, на яких іноді і спали ямщики. Поштові станції (Сарабузьська, Трехабламська) були "занурені у гній", прикажчики у свою чергу не займалися їх очищенням. Ямщики поголовно хворіли на тиф, і догляду за ними не було. Хвороби поширювалися і серед писарів та доглядачів, внаслідок чого, деякі з них помирали. Губернатор підняв питання про очищення станцій силами найнятих державних селян за рахунок почтосодержателів. У березні 1855 року Городецький погодився чистити станції, але за це, він просив збільшення кількості коней [4, с. 150].

На станціях Алешковського тракту не було ні сіна ні вівса; коні були украй виснажені і падали. Деякі коні стояли у дворах, а не в загородах. Власники виправдовувалися тим, що приміщення для ямщиків будувалися на 8-10 чоловік, а тепер їх кількість досягала 20 і більше те ж саме і з стайнями. Доглядачі станцій були грубі у зверненні, особливо з приватними особами, возів також на багатьох станціях не вистачало тому вони затримувалися [4, с. 150].

До кінця 1855 року практично усі поштові станції Таврійської губернії зробилися непридатними. Почтоутримувачі виправдовувалися тим, що не отримували від казни платежів. Тому вжиті були нові заходи для поліпшення стану станцій за рахунок справників та окружних начальників (тобто за рахунок селянського населення) але відчутніх результатів вони не принесли. Стан поштових станцій так і залишався поганим [4, с. 151].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Слід зазначити, що, не дивлячись на важливість поштових трактів як для нормально-

го функціонування губернії, так і для цивільних осіб і армії, особливо в період бойових дій, їх стан був поганим, зважаючи на те що з одного боку держава практично припинила фінансування цих станцій, а з іншого – хозяї станцій, скориставшись ситуацією викликаною війною, почали активно присвоювати кошти, що виручалися з прогону коней не піклуючись ні про догляд самих станцій, ні про утримання персоналу на них.

Автор статті має намір і надалі розгляти стан шляхів сполучення у Криму з II пол. XIX до початку XX ст.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Дубровин Н. Ф. История Крымской войны и обороны Севастополя / Н. Ф. Дубровин. Том II (с картами и планами) С.-Петербург : Типография товарищества "Общественная польза" – 1900. – 516 с.
2. Маркевич А. И. Таврическая губерния во время Крымской войны : по архивным материалам / А. И. Маркевич // Известия Таврической учетной архивной комиссии № 37 (год девятнадцатый). – Симферополь : Типография Таврического губернского земства. – 1905. – 263 с.
3. Раков В. С. Мои воспоминания о Евпатории в эпоху Крымской войны 1853 – 1856 гг. / В. С. Раков // Известия Таврической учетной архивной комиссии (год восемнадцатый). Под ред. правителя дел Арсения Маркевича. – Симферополь : Таврическая губернская типография. – 1904. – 98 с.
4. Богданович М. И. Восточная Война 1853 – 1856 годов. Сочинение генерал-лейтенанта М. И. Богдановича. С.-Петербург : Типография Ф. Сушинского, –1876, том III – 418 с. (приложения).