

экономической жизни. Через специально созданные органы управления государство стремилось сделать физическую культуру массовой и направлять на решение таких задач, как подготовка военного резерва и идеологическое воспитание. Безусловно, с помощью административного и экономического ресурса, государство смогло добиться явных успехов по увеличению влияния физической культуры и спорта на повседневную культуру граждан, вовлечению их в спортивные организации. Однако дальнейшее развитие физической культуры и спорта было возможно только в направлениях, определенных государством. Отклонение от принципов и задач, декларируемых государством, преследовалось. Занятия физической культурой должны были стать органичной частью общей культуры человека новой формации.

Список использованных источников

1. Могильный, Н. В. Физическая культура и спорт в Белоруссии за годы советской власти / Н. В. Могильный. – Минск: Белгосуниверситет им. В. И. Ленина, 1958. – 98 с.
2. Задорин. О работе в Минском округе / Задорин // Бюллетень Высшего совета физической культуры. – Минск, 1925. – № 1–2. – С. 9–11.
3. Продолжаем начатое дело // Физкультурник. – 1926. – № 5. – С. 1.
4. Закревский. Дайте руководителя спорт-кружком / Закревский // Чырвоная змена. – 1925. – 9 кастрычніка.
5. Белорусский государственный университет физической культуры: о времени, о спорте, о себе / Белорус, гос. ун-т физ. культуры; под общ. ред. М. Е. Кобринского. – Минск: БГУФК, 2007. – 398 с.
6. Резолюция по докладу спортинтерна // Чырвоная змена. – 1925. – 22 ліст. – С. 3.

(Дата подачи: 28.02.2024 г.)

С. О. Сидорова

Белорусский государственный университет физической культуры, Минск

S. Sidorova

Belarusian State University of Physical Culture, Minsk

УДК 658.8(091)«18/19»(476)

ПОЧТОВЫЕ СТАНЦИИ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ В 80-Е ГГ. XIX В. – НАЧАЛЕ XX В.: ВИДЫ И СПОСОБЫ СОДЕРЖАНИЯ

POSTAL STATIONS ON THE TERRITORY OF BELARUS IN THE 80S OF THE 19TH CENTURY – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY: TYPES AND SYSTEMS OF MATERIAL MAINTENANCE

На основе архивных и статистических источников рассмотрены виды почтовых станций на территории Беларуси в 80-е гг. XIX в. – начале XX в. В статье дана характеристика основных систем содержания почтовых станций, проанализированы требо-

вания, предъявляемые к данным учреждениям и их служащим. Выявлены особенности развития почтовых станций в белорусских губерниях в рассматриваемый период времени.

Ключевые слова: почтовая станция; почтосодержатель; ямщик; почтовый тракт; корреспонденция.

The types of postal station on the territory of Belarus in the 80s of the XIX century – the beginning of the XX century are considered on the basis of archival and statistical sources. The article examines the features of the postal station maintenance systems, characterizes and analyzes the requirements imposed on them and on the staff of these institutions in the Belarusian provinces in the 80s of the 19th century – the beginning of the 20th century.

Keywords: post office; post holder; coachman; postal tract; correspondence.

Модернизационные процессы, которые проходили в белорусском обществе во второй половине XIX в. – начале XX в., привели к росту деловой активности и, как следствие, к увеличению спроса на почтовые услуги. Одним из распространенных способов пересылки корреспонденции в 80-х гг. XIX в. на территории Беларуси являлась почтовая гоньба, т. е. доставка почтовых сообщений с помощью гужевого транспорта. Достаточно быстро передавать корреспонденцию на дальние расстояния позволяла развитая сеть почтовых станций, которые располагались вдоль почтовых дорог (трактов). Почтовые станции располагались в государственных помещениях и зачастую выполняли роль постоянного двора, где ямщики и сопровождающие почту почтово-телеграфные чиновники могли отдохнуть или переночевать.

В 80-е гг. XIX в. – начале XX в. в белорусских губерниях функционировали казенные и вольные конные почтовые станции, а также станции с содержанием лошадей исключительно для перевозки почт и эстафет (срочной почтовой корреспонденции).

Казенные почтовые станции правительство отдавало на содержание частным лицам на определенный срок, который варьировался от 3 до 12 лет. За это они получали сумму на содержание заранее оговоренного количества лошадей при станции. Количество лошадей строго регламентировалось, и использовались они только для перевозки почт, эстафет или частных лиц. В связи с тем, что расходы зачастую были выше дохода, правительство платило почтосодержателям своего рода пособие, назначаемое для каждой станции отдельно (содержание станций по оценочной системе) [1, с. 317].

Помимо почтосодержателя при станции должен был быть писарь, который помогал ему заведовать. Штат станции с более чем 12 лошадьми предусматривал должность старосты, в круг обязанностей которого входил надзор за станцией и ямщиками, перевозившими корреспонденцию. Ямщиков набирали из лиц не моложе 17 лет и желательно без вредных привычек. Почтосодержатель обязывался вести на станции три книги: одну летнюю – для записи перевозок почт, эстафет и проезжих, вторую – для жалоб проезжающих, третью – для записи всех ямщиков, лошадей, повозок и почтового имущества. Почтосодержатель или его помощник должны были находиться на станции круглосуточно. Ревизия конных почтовых станций проводилась местными

почтово-телеграфными чиновниками не менее трех раз в год или чаще, если поступали жалобы от проезжающих. За невыполнение этих условий либо ненадлежащее содержание станции мог применяться штраф от 3 до 10 руб., а также правительство имело право расторгнуть с почтосодержателем контракт и передать станцию другому лицу [2, с. 313; 3, л. 16]. Неоднократно при ревизиях почтовых станций устанавливались такие нарушения, как отсутствие ремонта почтовых зданий, беспорядок в помещениях, недостаточное отопление, старые и изнуренные лошади, неопытные ямщики и, как следствие, медленная смена лошадей для почты и проезжающих [4, л. 11–14].

За проезд по почтовым дорогам почтосодержатели брали «прогонные деньги», сумма рассчитывалась по количеству километров и лошадей. Так, сумма оплаты составляла 3 коп. за один километр и каждую лошадь, также плата бралась и с лиц, которые проезжали вместе с почтовой повозкой. Проезжающие по государственным делам уплачивали в пользу правительства сбор в размере 10 коп. за перегон (перегон – участок пути между почтовыми станциями) с каждой лошади, проезжающие по личным делам, помимо прогонных денег, еще платили за повозку – 12 коп. [5, с. 48].

В конце XIX в. в связи с ростом спроса на почтовые услуги на некоторых государственных конных почтовых станциях было разрешено принимать и выдавать простую корреспонденцию и продавать марки. Почтовые услуги при почтовых станциях оказывали станционные писари, под контролем почтосодержателей.

Основной проблемой для руководства Главным управлением почт и телеграфов (далее – ГУПТ) являлся способ определения доплат и механизм передачи станций почтосодержателям. В результате различных экспериментов с 1886 г. почтовые станции перешли с оценочной системы на торговую, исключение составляли сибирские губернии, где сохранялись элементы оценочной системы. Почтовые станции по торговой системе отдавались на содержание по правилам «нормальных кондиций» – условий. Для передачи на новый срок почтовых станций заранее объявлялись торги, в результате которых станции получал тот, кто брал их за меньшую сумму доплаты со стороны государства. Размер доплат зависел от конкретной местности. В частности, в период с 1881 по 1887 г. за содержание 50 почтовых станций Могилевской губернии ГУПТ ежегодно выделяло 57 045 руб. Это был средний показатель доплат за содержание почтовых станций в Российской империи. Тем не менее не всегда меньшая цена играла роль убеждающего фактора, во внимание прежде всего бралась финансовая надежность и порядочность почтосодержателя [6, л. 56; 7, с. 187].

Торговая система вместе с финансовыми преимуществами для ГУПТ имела существенные недостатки для держателей почтовых станций. В частности, отдача станций только на три года. Из-за чего почтосодержатели не могли либо не хотели вкладывать собственные средства в развитие почтовых станций, которые в случае неблагоприятных обстоятельств, например падения ценности рубля, смерти лошадей, неурожая, высоких цен

на фураж и т. д., им было крайне трудно вернуть. В свою очередь, это приводило к уменьшению количества желающих принять почтовые станции на содержание.

Окончательно условия содержания станций по торговой системе правилством были пересмотрены в 1889 г. и в таком виде действовали вплоть до 1914 г. На основе данных кондиций с почтосодержателем заключался контракт, согласно которому правительство отдавало почтовые станции частным лицам на содержание сроком до 12 лет [8, с. 65].

Торговая система получила широкое распространение в белорусских губерниях в конце XIX в. Документальные материалы и периодическая печать содержат сведения о регулярном проведении торгов на содержание почтовых станций. Размер доплат во многом зависел от доходности станции и ее расположения. Например, в 1891 г. за Витебскую станцию, взятую сроком на 12 лет по торговой системе, правительство обязалось выплачивать почтосодержателю 5400 руб. [9, л. 22; 10, л. 90]. Это была значительная сумма, что свидетельствовало о важности данной станции для почтовой связи в губернии.

При проведении торгов руководство местного почтово-телеграфного округа старалось получить максимально меньшую сумму доплаты со стороны государства почтосодержателям. Главное управление почт и телеграфов постоянно направляло в адрес контор постановления о проведении торгов в пользу государства, что свидетельствовало о существовании сомнений у высшего почтово-телеграфного руководства в возможностях местной администрации осуществлять заключение сделок по выгодным для государства ценам. В частности, в 1895 г. содержание 28 почтовых станций со 124 лошадьми в Витебской губернии обходилось в 27 671 руб., т. е. 223 руб. за лошадь, что было дороже, чем в Гродненской губернии, где содержание 23 станций со 175 лошадьми в этом же году было определено в размере 24 232 руб., т. е. 138 руб. за лошадь [11, л. 17–20; 12, с. 33; 13, с. 79].

Существенным и достаточно распространенным недостатком торговой системы на территории Беларуси стала возможность попадать на торги «откупщикам». Не имея возможности получать сведения о доходах и расходах на станциях в различных местностях, правительство не могло указывать точный размер суммы, которую оно выделяло на содержание лошадей. Данным обстоятельством неоднократно пользовались спекулянты, самостоятельно устанавливающие на торгах сумму доплат на содержание станций, причиняя вред уже действующим почтосодержателям. Помимо этого, спекулянты (преимущественно представители еврейской национальности), зная заранее тех, кто желал взять станцию на содержание, требовали деньги за их отказ участвовать в торгах, угрожая почтосодержателям снижением суммы доплаты за содержание почтовой станции, называемой местному почтово-телеграфному руководству на торгах. В связи с тем, что многие почтосодержатели владели станциями всю жизнь и это был их единственный источник дохода, им приходилось соглашаться на предложенные

«откупщиками» условия, по которым почтосодержатели должны были заплатить спекулянту за то, чтобы он не явился на торги, или обязывались содержать станции под его именем за ограниченную плату. В обоих случаях цены на торгах устанавливались высокие, после чего слишком снижались, что приводило к наживе «откупщиков» и неудовлетворительному состоянию почтовых станций. Согласно архивным источникам, ГУПТ пыталось бороться с такого рода мошенничеством, но практически безрезультатно. Например, согласно циркуляру 1887 г. должны были быть закрыты все частные еврейские почтовые учреждения, а представителям этой национальности запретили участвовать в торгах [14, л. 19]. Тем не менее они продолжали свою незаконную деятельность, действуя через посредников – местных жителей.

В 80-е гг. XIX в. – 1914 г. на территории Беларуси также функционировали почтовые станции по системе вольных почт. Согласно утвержденным 2 апреля 1886 г. «Кондициям на содержание вольных почтовых станций», вольные почты разрешалось содержать всем желающим при условии представления ими свидетельства о благонадежности и обязательства о правильном отправлении почтовой гоньбы. Станция по системе вольных почт отдавалась на содержание на срок до 12 лет, после чего действующий почтосодержатель по желанию мог оставить ее за собой без торгов и по предварительной цене [15, с. 358].

При устройстве вольных почтовых станций почтосодержатели не получали финансовой помощи со стороны государства. Однако они обязывались выставлять такое количество лошадей, которое бы не приводило к задержкам в пересылке почтовой корреспонденции и для проезжающих. В качестве вознаграждения за это держатели вольных почтовых станций пользовались исключительным правом провоза почты и пассажиров за установленную прогонную плату, т. е. никто не имел права возить проезжающих на сменных лошадях там, где уже существовали вольные почты. Размер прогонных денег на вольных почтовых станциях составлял 4 коп. за один километр и одну лошадь. Так же, как и на станциях, содержащихся по торговым кондициям, устанавливался возраст ямщиков, которые должны были быть не моложе 17 лет, физически сильными и морально нравственными [16, л. 39].

Преимуществом этого способа содержания почтовых станций для местного населения являлось снятие с них налога, который они платили на содержание казенных почтовых станций. Держатели вольных почтовых станций получали возможность дополнительно заработать за счет перевозки пассажиров. Однако вольные почты могли существовать исключительно на больших почтовых трактах и в густонаселенных местах, где количество проезжающих было достаточным для получения прибыли и покрытия расходов на содержание станций [17, с. 368].

На территории Беларуси вольные почты получили небольшое распространение и во многом их количество зависело от конкретного региона. В частности, в 1891 г. в Витебской губернии насчитывалось 43 почтовых

станции, из которых 32 казенных (содержались по торговой системе) и 11 – по системе вольных почт [14, л. 17–18].

Количество казенных почтовых станций на территории Беларуси ежегодно уменьшалось. Так, с 1886 г. к 1912 г. в белорусских губерниях оно уменьшилось в 3,4 раза, для сравнения по империи с 1887 г. к 1913 г. – в 1,4 раза [18, с. 537]. В связи с интенсивным железнодорожным строительством в Беларуси многие почтовые дороги теряли свое значение, почтовые станции, расположенные вдоль них, закрывались или преобразовывались в почтовые отделения.

В 1912 г. в Российской империи насчитывалось 1374 казенные станции с 12 132 лошадьми и 253 вольные станции, т. е. в среднем на одну губернию Российской империи приходилось 27 казенных и 5 вольных почтовых станций [19, с. 148]. Согласно статистическим данным в 1912 г. в пяти белорусских губерниях действовало всего 59 казенных станций с 365 лошадьми. Наибольшее количество таких станций среди белорусских губерний находилось в Могилевской губернии – 30. Небольшое их количество на территории Беларуси связано с тем, что правительство старалось в достаточном, на его взгляд, количестве открывать государственные почтово-телеграфные конторы и отделения, благодаря чему отсутствовала необходимость в устройстве станций вдоль почтовых трактов.

Вольные почтовые станции в 1912 г. в Беларуси функционировали только в Витебской губернии, где их насчитывалось 14. Несмотря на развитие железнодорожного транспорта, в губернии продолжали функционировать оживленные почтовые тракты, которыми пользовались проезжающие, в связи с чем содержание вольных почт было более выгодным занятием, нежели в других белорусских губерниях. Количество вольных станций в белорусских губерниях с 1886 по 1912 г. уменьшилось в 2,4 раза, что в целом соответствовало общим тенденциям по Российской империи [20, л. 44].

В конце XIX в. – начале XX в. на территории Беларуси помимо почтовых станций, содержащихся по торговой и вольной системам, существовал еще один вид почтовых станций – станции с содержанием лошадей исключительно для перевозки почт и эстафет. Они также отдавались с торгов почтосодержателям сроком до 12 лет за определенное вознаграждение, однако лошадей разрешалось использовать только для перевозки почт и эстафет, проезжающих перевозить запрещалось. В тех же местах, где наблюдалось неинтенсивное движение почтовой корреспонденции, почтосодержатели могли использовать лошадей для работы в своих хозяйствах [21, с. 345].

Стоит отметить, что популярная в центральных губерниях Российской империи земская почта, в связи с поздним проведением земской реформы на территории белорусских губерний, не получила должного развития.

Таким образом, в 80-е гг. XX в. – начале XX в. на территории Беларуси доставка почтовой корреспонденции осуществлялась преимущественно гужевым транспортом посредством системы почтовых станций. Наибольшее распространение получили казенные станции с торговой системой, так

как содержать вольные станции для населения белорусских губерний было не выгодно. Тем не менее с 1888 по 1911 г. количество казенных почтовых станций в белорусских губерниях уменьшилось в 2,6 раза. Во многом это было связано с интенсивным развитием железнодорожного транспорта, что приводило к потере значения или закрытию некоторых почтовых трактов, вдоль которых располагались почтовые станции.

Список использованных источников

1. Кондиции на содержание казенных почтовых станций // Сб. распоряжений по Гл. упр. почт и телеграфов. – 1886. – № 8. – С. 317–343.
2. Циркуляр начальника ГУПнТ о новых кондициях на содержание почтовых станций // Сб. распоряжений по Гл. упр. почт и телеграфов. – 1886. – № 8 – С. 313.
3. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 448. Оп. 1. Д. 7.
4. НИАБ. – Ф. 2418. Оп. 1. Д. 14.
5. Об установлении продажи знаков почтовой оплаты на конных почтовых станциях: циркуляр Начальника Гл. Упр. почт и телеграфов, 22 янв. 1912 г., № 8 // Почтово-телеграф. журн. Отд. офиц. – 1912. – № 5. – С. 47–48.
6. НИАБ. – Ф. 2619. Оп. 1. Д. 5.
7. Соколов, Н. И. Система содержания почтовых станций в России / Н. И. Соколов // Почтово-телеграф. журн. Отд. неофиц. – 1895. – № 1. – С. 76–96; № 2. – С. 186–199.
8. Заремский, В. К. Системы содержания почт в Российской империи на примере белорусских губерний: (торговая система) / В. К. Заремский // Гісторыя Магілёва: мінулае і сучаснасць: зб. навук. пр. VII Міжнар. навук. канф., 29–30 чэрв. 2011 г. / Музей гісторыі Магілёва; уклад. А. М. Башкоў, І. А. Пушкін. – Магілёў, 2011. – С. 64–68.
9. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 1289. Оп. 3. Д. 1894.
10. РГИА. – Ф. 1289. Оп. 2. Д. 2121.
11. РГИА. – Ф. 1289. Оп. 2. Д. 2115.
12. Обзор Витебской губернии за 1895 год: прил. к всеподданнейшему отчету. – Витебск: Губерн. типолитогр., 1896. – 113 с., [53] л. табл.
13. Обзор Гродненской губернии за 1895 год: прил. ко всеподданнейшему отчету Гродн. Губернатора. – Гродно: Губерн. тип., 1896. – 8, 173, [83] с.
14. НИАБ. – Ф. 448. Оп. 1. Д. 18.
15. Кондиции на содержание вольных почтовых станций // Сб. распоряжений по Гл. упр. почт и телеграфов. – 1886. – № 8. – С. 357–383.
16. Национальный исторический архив Беларуси в г. Гродно (НИАБ в г. Гродно). – Ф. 1889. Оп. 1. Д. 1.
17. НИАБ в г. Гродно. – Ф. 120. Оп. 1. Д. 1.
18. Яворский, Н. Обзор почтовых сообщений за двадцатипятилетие 1885–1910 гг. / Н. Яворский // Почтово-телеграф. журн. Отд. неофиц. – 1912. – Июнь. – С. 534–551.
19. Объяснительная записка к отчету Государственного контроля по исполнению государственной росписи и финансовых смет за 1912 год // Почтово-телеграф. журн. Отд. неофиц. – 1914. – Февраль. – С. 146–156.
20. НИАБ. – Ф. 2619. Оп. 1. Д. 6.
21. Кондиции на содержание лошадей исключительно для перевозки почт и эстафет // Сб. распоряжений по Гл. упр. почт и телеграфов. – 1886. – № 8. – С. 345–356.

(Дата подачи: 27.02.2024 г.)