

Yuliia Koniva

(National Technical University “Kharkiv Polytechnic Institute”)

Сухопутные пути сообщения на территории Слободской Украины у XVIII века: почтовые дороги

*The Land Communication Routes on the Territory of Sloboda Ukraine
in the 18th Century: The Postal Roads*

РЕЗЮМЕ

В статье, опираясь на картографические материалы, раскрыта эволюция сухопутных коммуникаций в Слободской Украине у XVIII в. Установлены особенности формирования почтовой службы. Определен порядок обслуживания путешественников на почтовых станциях. Показана система выдачи и использования подорожных документов (подорожная грамота и билет).

Ключевые слова: Слободская Украина, сухопутные пути сообщения, почтовая служба, подорожные документы

Почтовая сеть сухопутных путей появляется на территории Слободской Украины во второй половине XVIII в. Попытки обустроить почтовые перевозки этой территорией осуществлялись еще в конце XVII в., но они не были успешны. Причины этого базировались на социальных, экономических и природно-географических факторах.

Сухопутные дорожные коммуникации проходили по территории Слободской Украины еще до начала заселения этих земель. Прежде всего, пути степняков шли сквозь Слобожанщину. Активное заселение украинцами этой территории во второй половине XVII в. привело к перестройке сети путей сообщения. Дороги служили для различных нужд населения: торговых, военных, в том числе и для почтовых.

История почтовых путей сообщения в XVIII в., на сегодня, недостаточно освещена в украинской исторической научной литературе. Также, не было создано отдельной специальной работы по исто-

рии почтовых путей сообщения на территории Слободской Украины в XVIII в. Тем не менее, стоит отметить, труд под редакцией С.И. Татарчука и А.М. Кадурина¹, в которой показано только общие сведения о функционировании почты на территории Харьковщины. Кроме того, В.Н. Фурман² провел исследование по истории развития почты на территории современной Украины. Отдельные аспекты истории почтовых путей сообщения были освещены в работах по истории сухопутных дорожных коммуникаций³.

Сеть сухопутных дорожных коммуникаций в конце XVII в. формировалась на основе системы путей предыдущей эпохи, в том числе, и под влиянием кочевников. Вследствие освоения Дикого Поля и появления оседлого населения начала свое становление новая система, но не сразу. Татарскими путями и сакмами⁴ продолжали пользоваться уже новые украинские переселенцы, так как, сеть путей оставалась достаточно удобной. Степные пути и сакмы использовались, также, и для чумацкого промысла.

Основными источниками исследования сухопутных почтовых дорожных коммуникаций служат картографические материалы. В XVIII в. первыми картографическими материалами, где обозначены пути сообщения сформированные оседлым населением, были карты Делиля (1724–1729)⁵. Эти карты весьма условны и недостаточно точны, но они показывают принцип сообщения, по которому пути шли от города к городу вдоль рек, пересечение которых происходило не часто. В большинстве мест пересечения обозначены мосты или броды. Стоит отметить, что территория Украины, в том числе Слобжанщина, отражена на нескольких картах. Однако, не на всех кар-

¹ *История развития средств связи на Харьковщине*, т. 2: *Почта*, ред. С.И. Татарчук, А.М. Кадурина, Харків 2003.

² В.Н. Фурман, *Нариси з історії пошти на землях сучасної України*, т. 1: 1765–1900 рр., Одеса 2013.

³ А.С. Николаев, *Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России*, Санкт Петербург 1900; *Дорожное дело*, ред. А.И. Анохин, Ленинград 1935; А.С. Кудрявцев, *Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период)*, Москва 1951.

⁴ Сакма с тюркского означает след зверя, а также след от колеса, то есть путь. В древнерусской летописной терминологии сакмы – это пути передвижения татарских войск, а также главные дороги из Золотой Орды, то есть из степных пространств на Русь. Позже сакма означала любой пройденную, испытанную, проверенную дорогу.

⁵ *Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729* [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=index&p=1&lang=EN&q=Cartes+manuscrites+de+la+collection+Joseph+Nicolas+Delisle> [dostep: 12 II 2017].

тах обозначены пути сообщения. На одних из них, ориентация путей проходила с юго-запада на северо-восток (Гетьманщина)⁶, на других – с северо-востока на юго-запад (Слобожанщина)⁷. Это подтверждает тезис о том, что пути степняков продолжали существовать наряду с путями сообщениями оседлого населения.

Карты Делиля свидетельствуют о том, что система путей сообщения только начала формироваться, появлялись первые ее контуры. Дальнейшие картографические материалы, отражающие пути сообщения, относятся ко второй половине XVIII в. Так, на «Почтовой Карте Российской империи» 1760 г.⁸, отражены почтовые пути. Судя по этой карте, на территории Слободской Украины путей, которые исполняли бы почтовые функции, не было. Дорога, которая шла из Москвы заканчивалась в городе Белгороде. Другой путь шел севернее этого региона через города: Москву, Тулу, Мценск, Орель, Кромы, Севск, Глухов, Королев, Батулин, Борозну, Нежин, Козельск, Киев, а от туда дорога шла в направлении польских земель. То есть, на середину XVIII в. пути сообщения, которые функционировали на территории Слободской Украины еще не входили в официальную сеть сообщения Российской империи.

Завершение процесса формирования системы транспортного сообщения относятся к концу XVIII в. Об этом свидетельствуют карты-планы Генерального межевания. Это массовый, комплексный источник (карты и экономические примечания) картографического характера. Основной задачей Генерального межевания было установление действительного землевладения на 1765 г. в Российской империи⁹. Существует несколько «уровней» межевой документации. Каждый уровень имеет как картографические, так и описательные материалы, что позволяет проводить качественные обобщение и ана-

⁶ Poroguis du Dnepr au-dessus de Kamenosaton 1724–1729, Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle> [dostep: 12 II 2017].

⁷ Partie de l'Ukraine 1724–1729, Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langE> [dostep: 12 II 2017].

⁸ Российский государственный архив древних актов, г. Москва [dalej: РГАДА], фонд 192, opis 1, dzieło 3.

⁹ Л.В. Милов, *Исследование об «экономических примечаниях» к Генеральному межеванию (к истории русского крестьянства и сельского хозяйства второй половины XVIII в.)*, Москва 1965, s. 16–17.

лиз¹⁰. Материалы этого источника отражают экономическую ситуацию того времени, почти во всех губерниях Российской империи.

Межевание Харьковского наместничества происходило в течение 1769–1788 гг. Хотя окончательно экономические примечания были готовы только в 1791 г.¹¹ Большинство карт выполнено в течение 1783–1785 гг. В них указаны условные знаки, а также названия географических объектов и населенных пунктов. Кроме этого, осуществлена фиксация путей сообщения и были отмечены почтовые станции¹². Это дало возможность, с помощью метода картографической ретроспекции, воссоздать почтовую сеть в Слободской Украине в конце XVIII в.

Для почтовых целей, еще со второй половины XVII в., использовали пути проходившие через нынешние северные области Украины – Черниговскую и Киевскую. Дороги шли через Чернигов в Киев и Белую Церковь, а также через Глухов и Нежин в Киев. Функционировала дорога и через Слобожанщину. Об этом свидетельствует то, что в г. Валки действовала почтовая станция. Однако, этот почтовый маршрут использовали не часто¹³.

Первые попытки использования путей для регулярных почтовых перевозок на территории Слобожанщины были осуществлены на рубеже XVII–XVIII вв. До того времени они не существовали, хотя были попытки установить их¹⁴. Почтовые пути на территории Слободской Украине были определены только после 1765 г. Почта конца XVII в. – первой половины XVIII в. функционировала для военных целей. В 1687 г. российским руководством было предложено проложить почтовый маршрут через территорию Слобожанщины, в связи с российско-украинскими походами на Крымское ханство. Маршрут проходил из Москвы в Севск, далее через Глухов, Конотоп, Ромны, Ахтырку и в Коломак, а далее 300 км по степи к Днепру¹⁵.

В конце 90-х гг. XVII в. в Воронежском крае начали строить флот, письма с Воронежа к участникам похода на Азов решили пересылать через Валуйки. Но в степях за Северским Донцом почту отбирали та-

¹⁰ А.А. Голубинский, *Итоговые материалы Генерального межевания: о возможностях обобщения и анализа*, „Вестник Московского университета”, Серия 8, История, 2011, 3, s. 35–51.

¹¹ Л.В. Милов, *op. cit.*, s. 136–138.

¹² РГАДА, фонд 1356, opis 1, dzieło: 6311, 6319, 6327, 6339–6341, 6346, 6351, 6357, 6371–6372, 6390, 6395.

¹³ *История развития*, s. 32.

¹⁴ *Ibidem*, s. 31.

¹⁵ *Ibidem*, s. 32.

тары, поэтому маршрут был изменен¹⁶. Собственно, походы татар, длительное время, были одной из главных причин отсутствия почтовых трактов на Слобожанщине.

Именно для военных целей в 1736 г. были организованы почтовые станции от Москвы в Крым и Азов, к местам боевых столкновений. Станции требовали ставить там, где дороги раздваивались или на 30-ти верст друг от друга. Особенно они были востребованы во время русско-турецкой войны (1734–1739)¹⁷. Бахмут и Изюм – это города через которые шла почтовая переписка. Например, донесения с Харькова в Москву доходили за 9–10 дней.

Первые действия по налаживанию почтовой связи началось в XVIII в. Так, с 1711 г. начали устанавливать верстовые столбы через каждые 500 сажней, то есть через каждый 1 км 65 м (один сажень – 213 см). Их устанавливали вдоль почтовых трактов и красили их в красный цвет. Также, основывались почтовые станции, на которых путешественникам должны были предоставить лошадей, подводы. Все это входило в обязанность слобожан¹⁸. То есть, в начале XVIII в. предпринимались попытки обустройства дорог, но не совершались «реформы» по совершенствованию дорожного покрытия или технологии строительства дорог.

Таким образом, собственно формирование целостной сети почтовых дорог на территории Слободской Украины обусловлено политикой централизации со второй половины XVIII в. До этого на этих просторах использовались лишь отдельные дороги для определенных целей, прежде всего военных.

До XVIII в. существовала так называемая «ямская гоньба». После ликвидации «Ямского приказа» в 1711 г. «Ямская гоньба» перешла в подчинение правительственного сената и губернских начальств, которые отвечали за ведение дорожных документов¹⁹. Управление дорожными коммуникациями и почтовыми путями осуществлялось различными органами. Если почтовые дороги перешли в подчинение к сенату и губернских правлений, то для всех остальных дорог создан специальный орган по дорожному строительству – Канцелярия по строительству государственных дорог (1755–1780). Это учреждение занималось всеми государственными дорогами. В 1786 г. создана Комиссия дорог, а в 1798 г. появилось новое специальное ведомство пу-

¹⁶ В.Н. Фурман, *op. cit.*, s. 65.

¹⁷ *История развития*, s. 35.

¹⁸ *Ibidem*, s. 34.

¹⁹ В.Н. Фурман, *op. cit.*, s. 65.

тей сообщения, которое в 1832 г. было преобразовано в Министерство путей сообщения²⁰.

В конце XVIII в. сеть сухопутных дорожных коммуникаций на территории Слободской Украины являла собой три уровня. Выделялись дороги государственного («столбовые»), губернского («большие») и уездного («проселочные») значения. Обычно функции почтовых путей выполняли «столбовые» или «большие» дороги²¹. Об этом свидетельствовало то, что именно на них размещались почтовые станции и верстовые столбы.

В конце XVIII в. на Слобожанщине сформировалась сеть почтовых трактов. Почтовые дороги определялись в зависимости от расположения почтовых станций, а так, как первые почтовые станции были в уездных городах, почтовыми дорогами служили дороги губернского значения. С середины XVIII в. Харьков стал центром Слободской Украины и находился на перекрестке торговых и почтовых путей. Именно поэтому в этом городе был построен первый почтамт в 1782 г.²²

Из Харькова выходило несколько почтовых дорог в северном, северо-восточном, южном и западном направлениях. Такие дороги как: 1) в Белгород и далее через Курск и Тулу, в Москву и Санкт-Петербург; 2) до Костянтинограда (ныне Красноград, Харьковская обл.) и других населенных пунктов Екатеринославского наместничества через Полтаву и далее до Киевского наместничества, от туда через Новомосковск и Александровск (ныне Запорожье) до Херсона в Таврию; 3) в северо-восточном направлении в Воронежское наместничество; 4) через Золочев в Хотмыжск, Сумы, Белополье, Мирополье и через Путивль в Новгород-Северское наместничество от туда в Курск; 5) в северо-западном направлении почтовый тракт шел в Черниговское наместничество; 6) и юго-восточном направлении в Славянск, в Азов и Нахчевань (ныне часть г. Ростов-на-Дону); 7) также с Екатеринославского наместничества в Черниговское и далее до Суджи²³.

Главной особенностью почтовых путей было то, что они должны были обеспечить максимально скоростные перевозки. Согласно приказов начала XVIII в. на почтовых лошадях перевозились, прежде всего, и государственная срочная корреспонденция. Почта об-

²⁰ А.С. Кудрявцев, *Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период)*, Москва 1951, с. 114.

²¹ РГАДА, фонд 1356, opis 1, dieło: 6311, 6319, 6327, 6339–6341, 6346, 6351, 6357, 6371–6372, 6390, 6395.

²² *История развития*, с. 52.

²³ В.Н. Фурман, *op. cit.*, с. 41.

служивала, также и путешественников. Такое положение оставалось до конца XVIII в.

Именно на почтовых трактах осуществлялось обслуживание путешественников. На этих дорогах располагались почтовые станции, обычно в уездных городах. Если же расстояние между уездными городами было большим, станции основывались в промежуточных селах. На этих станциях велся учет путешественников, предоставлялись лошади для преодоления следующих прогонных. На почтовых станциях обычно должны были быть, как минимум два коня, за которые платили сумму, указанную в подорожной грамоте.

Главными подорожными документами были подорожные грамоты и билеты. Они нужны были для предоставления государственных лошадей на проезд. Владелец подорожной обязан оплатить за использование лошадей, которые ему предоставлялись на почтовых станциях. Как билет, так и подорожная грамота, имели специальную форму, куда вписывались личные данные. Документы выдавались от имени сената и императора. Обладателя билета, предъявляя его, имели право беспрепятственного проезда. А на заставах, их пропускали без задержки. В билете указывалось лицо путешественника/цы место отправления и место прибытия, а также дата выдачи билета. Судя по документу, ежегодно выпускался новый набор билетов, ведь дата была напечатанной, а не вписанной²⁴.

Дорожная грамота содержала более полную информацию, чем билет. В ней отмечалось имя лица путешественника/цы, пункт отправления и назначения, сколько лошадей стоит выдавать заявителю/нице подорожной и нужен ли проводник на указанные «прогоны» (расстояние между пунктом отправления и прибытия). А также, где выдана, какого числа и года. Обычно подорожная подписывалась гражданским губернатором. Кроме того, была печать «правительствующего сената и императорского величества». Указано на сколько верст действительна подорожная и сколько денег взято от лица путешественника губернским казначеем²⁵. Обычно бланки подорожных грамот присылались губернскому казначею по указу правительствующего сената. Документы выписывались от имени императора, с изменением императора старые бланки считались недействительными²⁶. Кроме того, губернский казначей должен отчитываться перед сенатом, сколько подорожных было выдано и на какую сумму.

²⁴ Державний архів Харківської області, фонд 3, opis 6, sprawa 21, s. 83.

²⁵ *Ibidem*, s. 87.

²⁶ *Ibidem*, s. 2.

Таким образом, почтовые дороги были неотъемлемой частью сухопутных коммуникации на территории Слободской Украины в XVIII в. Хотя они и не входили в подчинение государственных органов по строительству дорог. В отличии от обычных дорог, на почтовых трактах осуществлялось обслуживание путешественников, а именно существовали почтовые станции и функционировала система выдачи подорожных документов (подорожная грамота и билет).

BIBLIOGRAFIA (REFERENCES)

Źródła

Derzhavnyy arkhiv Kharkivs'koï oblasti:

Fond 3, opis 6, sprava 21.

Rossijskij gosudarstvennyy arkhiv drevnikh aktov, g. Moskva:

Fond 192, opis 1, delo 3.

Fond 1356, opis 1, delo: 6311, 6319, 6327, 6339–6341, 6346, 6351, 6357, 6371–6372, 6390, 6395.

Opracowania

Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=index&p=1&lang=EN&q=Cartes+manuscrites+de+la+collection+Joseph+Nicolas+Delisle> [dostęp: 12 II 2017].

Dorozhnoe delo, red. A.I. Anokhin, Leningrad 1935.

Furman V.N., Narysy z istorii poshty na zemlyakh suchasnoi Ukraïny, t. 1: 1765–1900 rr., Odesa 2013.

Golubinskij A.A., *Itogovyje materialy General'nogo mezhevaniya: o vozmozhnostyakh obobshcheniya i analiza*, „Vestnik Moskovskogo universiteta”, Seriya 8, Istoriya, 2011, 3.

Istoriya rozvitiya sredstv soyazi na Khar'kovshchine, t. 2: *Pochta*, red. S.I. Tatarchuk, A.M. Kadurin, Kharkiv 2003.

Kudravec A.S., *Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR (dooktyabr'skij period)*, Moskva 1951.

Milov L.V., *Issledovanie ob „ekonomicheskikh primecheniyakh” k General'nomu mezhevaniyu (k istorii russkogo krest'yanstva i sel'skogo khozyajstva vtoroj poloviny XVIII v.)*, Moskva 1965.

Nikolaev A.S., *Kratkij istoricheskij ocherk rozvitiya vodyanykh i sukhoputnykh soobshchenij i torgovykh portov v Rossii*, Sankt Peterburg 1900.

Partie de l'Ukraine 1724–1729, Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.%20zoom.%20r=%20Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langEN> [dostęp: 12 II 2017].

Poroguis du Dnepr au-dessus de Kamenosatn 1724–1729, Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729 [Ressource électronique], <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle> [dostęp: 12 II 2017].

ABSTRACT

In the article, on the basis of cartographic materials, there was presented the evolution of the land communication routes in Sloboda Ukraine in the 18th century. The peculiarities of the postal service were analyzed. The rules of support to the travelers at the postal stations were established. In the article, there was presented the system of issuing and using of travel documents (a waybill and a ticket).

Key words: Sloboda Ukraine, land communication routes, the postal service, travel documents

*Łądowe drogi komunikacyjne na terytorium Ukrainy Słobodzkiej
w XVIII wieku: drogi pocztowe*

STRESZCZENIE

W artykule, na podstawie materiałów kartograficznych, została przedstawiona ewolucja lądowych dróg komunikacyjnych na Ukrainie Słobodzkiej w XVIII w. Przeanalizowano realia formowania się służby pocztowej. Określone zostały zasady obsługi podróżnych na stacjach pocztowych. Ukazano systemy wydawania i wykorzystywania dokumentów drogowych (pism drogowych i biletów).

Słowa kluczowe: Ukraina Słobodzka, lądowe drogi komunikacyjne, służba pocztowa, dokumenty drogowe

NOTA O AUTORZE

Юлия Кони́ва была аспиранткой, а теперь преподаватель-стажер кафедры Истории науки и техники Национального технического университета “Харьковский политехнический институт” (НТУ “ХПИ”). Свои исследования проводит в рамках истории науки и техники, исторической географии, исторической картографии. E-mail: juliya.koniwa@gmail.com