

МОРСЬКІ ПАРОПЛАВНІ ТОВАРИСТВА ПІВДНЯ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ ПОШТІ ХІХ СТ.

У статті розглядається діяльність українських і російських пароплавних товариств у міжнародних поштових відносинах ХІХ ст. Особлива увага приділяється морським поштовим перевезенням, які здійснювалися Чорноморським пароплавним товариством, Російським товариством пароплавання і торгівлі та товариством Добровільного флоту. В статті розглядаються також правила морської поштової служби, якими керувалися товариства в своїй діяльності.

Ключові слова: міжнародна пошта, товариство, пароплавання, флот.

В статье рассматривается деятельность украинских и российских пароходных обществ в международных почтовых отношениях ХІХ в. Особенное внимание уделяется морским почтовым перевозкам, которые осуществлялись Черноморским пароходным обществом, Российским обществом пароходства и торговли и обществом Добровольного флота. В статье рассматриваются также правила морской почтовой службы, которыми руководствовались общества в своей деятельности.

Ключевые слова: международная почта, общество, пароходство, флот.

The activity of Ukrainian and Russian steamship societies in the international postal relations of the ХІХ century is examined in the article. A special attention is paid to the marine postal transportations, which were carried out by the Black Sea Steamship Society, the Russian Society of Steamship Line and Trade and the Voluntarily Fleet Society. Also in the article were examined the rules of the Marine Postal Service, which were followed by societies in their activity.

Key words: international mail, society, steamship line, fleet.

Поштовий зв'язок є одним із найкращих показників торгово-промислової діяльності і культурного рівня будь-якої держави. Однак діяльність пошти не обмежується галузю економічних та культурних відносин, більш важливим є її соціальне значення, призначене слугувати завданням родинного, громадського і державного життя. Історія пошти засвідчує, що виникла вона за вимогами не економічного, а державного характеру. Актуальність питання полягає в тому, що еволюція вітчизняної пошти безпосередньо пов'язана з розвитком історичних подій в Україні.

Одними з перших, за часом виникнення, були морські поштові перевезення, за допомогою яких Російська імперія змогла встановити міцні стосунки із країнами Сходу, і в першу чергу з Туреччиною, що було важливим моментом у розвитку торгово-промислової та культурної діяльності країн.

Питанням розвитку та діяльності поштового зв'язку в Україні присвятили свої праці В. Бізіна, В. Мухін, В. Мороз, В. Кофман, Р. Калін та ін. [2;8;12]. Проте у працях вітчизняних істориків питання діяльності морських пароплавних товариств ХІХ ст. та їх ролі у міжнародному поштовому зв'язку ще не отримало належного висвітлення. Саме цю прогалину намагається заповнити автор даної статті.

В ХІХ ст. перевезення пошти морем продовжувало інтенсивно розвиватися. Будучи морськими воротами Російської імперії на Чорному морі, одеський порт сприяв торгівлі з країнами Середземномор'я і Османською імперією, чий володіння в той час простягалися

на Малу Азію, Близькій Схід, Балкани і на частину північної Африки. Одночасно виник і поживався поштовий зв'язок в цьому напрямку. Основу поштових перевезень тоді складали комерційна переписка і пересилання зразків товарів [8, с.4-5].

Вирішальну роль у удосконаленні морських поштових перевезень відіграло виникнення пароплавних товариств. Радянські дослідники М. Сафонов і В. Карминський наводять дату 1823 р., після якої пошта на пароплавах почала доставлятися із Одеси у Константинополь [20, с.20].

Організація пошти в Константинополь мотивувалася так: «в заміну отправления ежечасных курьеров в Константинополь, сопряженного с немалыми издержками, не меньше для пользы подданных наших, приказали мы завести кратчайшим путем непосредственную почту до помянутой Оттоманской столицы» [23, с.240]. Цей шлях, з одного боку, значно скоротив державні витрати по пересиланню державної кореспонденції, а з іншого, відкрив новий шлях для торгових відносин.

Перевезення російської поштової кореспонденції за кордон на пароплавах почалося з 1827 р. В травні цього року до Санкт-Петербургу прибув із Лондона пароплав «Георг IV», який належав англійському негодіанту Жоліффу, який, бажаючи влаштувати постійні пароплавні сполучення між Росією і Англією, зобов'язувався присилати свій пароплав у Санкт-Петербург до 5 разів на кожен навігаційний рік [11, с.61; 15]. Пересилання поштової кореспонденції з пароплавом

Жоліффа відбувалося на основі правил, за якими всі листи доставлялися з пароплава і на пароплав через Санкт-Петербурзький поштамт. Кореспонденцію за кордон було наказано передавати при реєстрах, з оплатою за перевезення за встановленою таксою. Пасажирів, які мали при собі листи, також мали сплачувати поштові збори. Подібні правила морських перевезень за допомогою пароплавів були встановлені для Одеської і Константинопольської поштових контор. Вони були доповнені в 1830 р. і затверджені для всіх чорноморських пароплавів [3, с.50].

30 червня 1831 р. було затверджено Положення Комітету міністрів «Про правила для перевезення кореспонденції між Одесою і Константинополем на пароплавах», складене на основі правил Санкт-Петербурзького поштамту (серпень 1827 р.). За Положенням, для огляду поштової кореспонденції на пароплавах призначалися митні чиновники, які запечатували отримані на пароплаві прості листи і доставляли їх у поштамт. Виключення складали великі конверти, які підлягали митному огляду. Поштамт, у свою чергу, записував отримані листи у спеціально встановлені для цього книги і стягував з отримувачів належні гроші, які йшли у поштовий прибуток (п.1). На всі листи, які перевозилися на пароплаві, накладався поштовий штампель (п.2). За отримані і відправлені на пароплавах листи стягувалися вагові і портові гроші за встановленою іноземною таксою (п.3). Листи і пакети, які надходили на пароплав з кур'єрами, чиновниками або іншими приватними особами на ім'я Міністерства державної колегії іноземних справ, посланців і міністрів з надписом *Expeditoin officielle*, доставлялися за адресою митним чиновником без подання у поштамт (п.4) [14; 21, с.471-475].

У 1828 р. утворилося Чорноморське поштове пароплавання (з 1833 р. мало назву Чорноморське пароплавне товариство), яке з 1833 р. здійснювало перевезення по Азовському і Чорному морям. З 1856 р. діяло Російське товариство пароплавання і торгівлі, з 1877 р. – Російське транспортне і страхове товариство, з 1879 р. – товариство Добровільного флоту. Всі судна цих компаній були приписані до Одеського порту [11, с.61].

У 1828 р. Чорноморське поштове пароплавання мало 3 пароплави, що ходили до Константинополя та Редут-Кале на Кавказі [12, с.100]. Але застосування їх у справу почалося лише в 1833 р., саме тоді і була змінена назва на Чорноморське пароплавне товариство. Після проведення акційних зборів, пароплави були віддані Товариству акціонерів на 10 років, якому для перевезення поштової кореспонденції із Одеси у Константинополь були надані пільги по карантинному, митному і поштовому відомствам [13, с.100]. Так, на його користь поступали портові гроші за пересилання листів на пароплавах, від нього залежало встановлення і зміна поштової такси, яка затверджувалася Новоросійським генерал-губернатором. Поштові чиновники, які призначалися для здійснення поштових операцій в Одесі і Константинополі, були зобов'язані виконувати всі розпорядження дирекції Товариства. Пересилання посилок і грошей проводилося на пароплавах без участі поштового відомства [11, с.62; 17]. Прийом листів відбувався за всіма поштовими правилами в

самій дирекції Товариства. Державна кореспонденція доставлялася безкоштовно. Крім того, скарбниця відмовилася від половини поштового щорічного прибутку на користь Товариства, яке мало повернути пароплави лише в тому випадку, якщо б воно розпалося [3, с.52-53].

Відносини Товариства з Поштовим департаментом були оформлені угодою, затвердженою Комітетом міністрів 23 лютого 1843 р., за якою для державних, приватних і торгових відносин між Одесою і Константинополем були засновані постійні пароплавні сполучення [10, с.44-45]. Пароплави, за розпорядженням Новоросійського генерал-губернатора, почали відправлятися із Одеси через кожні десять днів, починаючи з 10 травня 1843 р. З цими пароплавами між Одесою і Константинополем відправлялася також писемна кореспонденція. Але для того, щоб кореспонденти в Росії і Україні мали можливість пересилати свої листи в Константинополь на пароплавах, було дозволено всім російським поштовим конторам приймати крім державних пакетів і приватну писемну кореспонденцію. Виняток становили гроші і посилки, які потрібно було відправляти сухопутною поштою. За перевезення приватних листів на пароплавах між Одесою і Константинополем брався поштовий збір по 30 копійок сріблом за лот, з дотриманням встановленої Поштовим департаментом ваги. Писемну (державну та приватну) кореспонденцію, яка подавалася на пошту і була адресована в Константинополь, за бажанням могли відправляти через одеську поштову контору. На таких листах і пакетах робився надпис «для відправлення на пароплав в Константинополь», після чого їх складали у постпакети до Одеси [4].

Але, не дивлячись на надані пільги і субсидії від скарбниці, Товариство акціонерів скоро занепадо і не змогло підтримувати правильних спілкувань між Одесою і Константинополем.

Занепад Товариства послужив причиною того, що в 1840-х роках на Чорному морі було знову створене державне пароплавання. Прийом листів для пересилання між Одесою і Константинополем відбувався з цього часу на основі загальних поштових правил, а збір за перевезення кореспонденції на чорноморських пароплавах поступав до поштового відомства. Виключення допускалося лише для тих грошей і посилок, які раніше пересилалися на державних пароплавах без участі поштового відомства [11, с.63; 16].

Взагалі, починаючи з цього часу, поштові установи для перевезення кореспонденції користувалися всіма компаніями пароплавів, які були створені, що значно полегшило відносини Російської імперії з іншими країнами.

Найбільш крупним із пароплавних товариств у 50-х роках XIX ст. було Російське товариство пароплавання і торгівлі (РТПіТ), яке перетворилося з часом у деяку самостійну державу. Воно було утворене у 1856 році для сполучення між російськими та українськими містами на Чорному і Азовському морях та з державами Сходу [11, с.63].

За договором з Поштовим департаментом, РТПіТ отримало виключне право на перевезення пошти по всій акваторії Чорного моря і на Близькій

Схід. З 1860 р. пошта, яка перевозилася на його пароплавах, супроводжувалася листоношами, а з 1873 р. її почали супроводжувати сортувальники. Подібне монопольне право на перевезення пошти на Дальній Схід отримав «Добровільний флот», яким він користувався до початку ХХ ст. [8, с.13-14].

Поступовий розвиток торгових відносин Російської імперії із Сходом поставив на перший план питання пересилання із пароплавами Товариства східної кореспонденції. Для визначення умов її пересилання між поштовим відомством і РТПіТом був заключений договір, згідно якого Товариство у винагороду за прийом і видання листів у портах Туреччини, Єгипту, Болгарії, Лівії та інших країн Сходу, отримувало 25 % із збору, який поступав у поштовий прибуток за пересилання кореспонденції по Чорному морю.

В 1858 р. РТПіТом були організовані нові рейси між Таганрогом, Феодосією і Константинополем, Редут-Кале і Трапезундом. Плата за перевезення листів морем стягувалася у розмірі 20 коп. за лот (додатково до звичайних 10 коп., які оплачувалися у вигляді поштової марки). За бандеролі з газетами і журналами стягувалося додатково по 6 коп. з лоту за перевезення морем. Дуже скоро пароплави Товариства розширили коло своєї діяльності. Вони стали заходити в Дарданелли, Хіос, Латакію, Тріполі, Яффу. Флот РТПіТу складався із 80 суден, а своє управління Товариство мало в Одесі [22, с.56-57].

28 червня 1862 р. між РТПіТом і Поштовим департаментом була укладена угода, яка передбачала доставку пошти у всі міста Російської імперії і закордонні порти, які відвідували пароплави Товариства [10, с.44].

За договором, укладеним між Поштовим департаментом і Російським товариством пароплавання і торгівлі, починаючи з 1 січня 1863 р. розпочалося регулярне перевезення із Одеси кореспонденції в східні порти: Батум, Трапезунд, Метелип, Смирну, Александретту, Бейрут, Олександрію, Афон і Салоніки.

Спочатку Товариством пересилалися тільки прості листи і бандеролі, тобто газети, журнали, прейскуранти, циркуляри та інші друковані видання, в яких, крім адреси, не було нічого написано. Як листи, так і бандерольні відправлення оплачувалися власними поштовими марками. В договорі між Поштовим департаментом і РТПіТом від 8 червня 1872 р. говорилося: «Ст.5: ... Марки (Російського товариства) повинні слугувати виключно для оплати: а) кореспонденції, яка слідує із Сходу в Росію; б) пересилання морем до Одеси кореспонденції, яка слідує із турецьких портів до Європи транзитом через Росію. За доставку від Одеси за кордон оплата відбувається тільки державними поштовими марками, які можуть бути придбані Товариством за номінальною ціною» [22, с.57-58].

Платежі за означену кореспонденцію були такими: за листи – по 30 коп. за кожний лот, за відправлення в бандеролях – по 10 коп. Листи і бандеролі відсилювалися за звичайними реєстрами в постпакетах в Одеську прикордонну поштову контору з надписом «кореспонденція у Східні порти» [5, арк.28].

12 листопада 1863 р. були опубліковані правила для відправлення кореспонденції у вищезазначені

східні порти. Згідно договору, підписаному з Товариством, кореспонденція, яка направлялась у Константинополь пересилалася на пароплавах за тим самим порядком, як і в інші східні порти [5, арк.55].

20 липня 1884 р. була прийнята Постанова про перевезення морською поштою цінних пакетів із Росії в Туреччину. Така пошта йшла транзитом через Австрію, Німеччину або Румунію. Цінність пакета не мала перевищувати 10 тис. франків (2500 руб.). Грошові пакети, адресовані в Константинополь або інші турецькі порти, пересилалися через Одесу завдяки Російському товариству пароплавання і торгівлі. Грошові пакети могли пересилатися на необмежену суму, а відкриті цінні – до 15 тис. руб. На обкладинці пакета ставився надпис – «через Одесу» [6].

Отже, на пароплавах Російського товариства спочатку перевозилася тільки проста кореспонденція. Для полегшення і прискорення поштових відносин Чорноморського побережжя Поштовим відомством з 1867 р. було організоване пересилання між внутрішніми портами кореспонденції будь-якого роду. Пізніше Товариство взяло на себе відповідальність проводити на Сході повністю всі поштові операції. На користь Товариства йшла плата за просту кореспонденцію, страхові листи, які відправлялися із Сходу в Російську імперію та обмінювалися між східними портами, і за пересилання грошей.

В наступні роки умови пересилання поштової кореспонденції на пароплавах Російського товариства періодично змінювалися і доповнювалися у відповідності із діючими поштовими постановами і поштовими конвенціями, які заключалися Російською імперією з іноземними державами.

27 квітня 1894 р. між Головним управлінням пошт і телеграфів і Російським товариством пароплавання і торгівлі був підписаний черговий договір про перевезення поштової кореспонденції. Договір складався із 28 статей, за якими кореспонденція перевозилася у супроводі чиновників поштово-телеграфного відомства. До перевезення приймалися прості і заказні закриті листи і закриті постпакети. У випадку втрати кореспонденції, Товариство мало відшкодувати витрати [7, арк.48-52зв.].

4 грудня 1900 р. між згаданими установами був підписаний додатковий договір, за яким посилки і вузли розподілялися на маловагові та звичайні (5 кг) [7, арк.1-3]. З подавателя стягувався ваговий збір у розмірі 90 коп. за кожну посилку (50 коп. йшло у поштово-телеграфне відомство і 40 коп. у Товариство) (Ст.1.). У випадку втрати, пошкодження або викрадення звичайної кореспонденції, яка слідувала із Росії у Туреччину, поштово-телеграфне відомство і Товариство несли відповідальність у розмірі вартості втраченого (Ст.2). Із страхового збору на користь поштово-телеграфного відомства і Товариства, з кожних 112 руб. 50 коп. стягувалося по 2 коп. [7, арк.181-184зв.].

Наступний договір між обома установами був підписаний 30 червня 1905 р. і стосувався обміну грошових поштових переведень між поштовими установами імперії і поштовими установами Товариства в Туреччині. За договором, між поштовими

установами Російської імперії і поштовими установами РТПіТу в Туреччині встановлювався правильний обмін грошових поштових переводів (Ст.1), який відбувався тільки поштою (Ст.2). Сума переводу як в Російську імперію, так і з неї визначалася відправником у російській монеті (Ст.4). Визначений найвищий розмір переводу не мав бути нижче 100 руб. (Ст.5). За перевод стягувалося з відправника по 10 коп. з кожних 10 руб. і частини 10 руб. суми, яка пересилалася (Ст.10) [7, арк.4-4зв.].

Отже, починаючи з другої половини 50-х років XIX ст. за допомогою Російського товариства пароплавання і торгівлі був налагоджений морський поштовий зв'язок майже з всіма країнами Сходу. Це було величезною подією, оскільки збільшувало прибуток як державної казни, так поштового відомства і самого Товариства.

З 1877 р. перевезення пошти по Чорному морю здійснювало також Російське транспортне і страхове товариство, з 1879 р. – товариство Добровільного флоту. Всі пароплави цих компаній були приписані до Одеського порту.

Із утворенням товариства Добровільного флоту на його пароплавах в 1884 році було встановлено пересилання простої і заказної кореспонденції між Одесою і Владивостоком. Перевезення кореспонденції відбувалося Товариством безкоштовно, за виключенням посилок, які оплачувалися як поклажа за нижчим розміром його тарифу. Через чотири роки поштово-телеграфне відомство почало відправляти з пароплавами Добровільного флоту, які здійснювали рейси між вказаними містами, кореспонденцію будь-якого роду у супроводі листонош [19, с.107-108].

В кінці XIX ст. Товариство перевозило безкоштовно на кожному пароплаві сто пудів поштової поклажі і супроводжуючих пошту чиновників з наданням для останніх окремої каюти. Якщо поклажа перевищувала вказану вагу, то за неї стягувався збір за нижчим, встановленим для вантажів, тарифом [11, с.66].

Згідно статей Положення про Добровільний флот, які стосувалися перевезення пошт на суднах флоту, Добровільний флот мав утримувати термінове поштове і товарно-пасажирське сполучення між Одесою і портами Східного океану і співдіяти розв'язкові вітчизняної торгівлі (ст.1). Судна Добровільного флоту мали здійснювати кожного року не менше семи термінових рейсів між Одесою і портами Східного океану, що мало складати не менше 141 тис. миль, а саме: а) п'ять рейсів між Одесою і Владивостоком і зворотнім шляхом, із заходом в Ханькоу і Нагасакі; б) два рейси між Одесою і постом Дуе на острові Сахалін із заходом у Нагасакі, Владивосток і Корсаківський пост і назад (ст.4) [18, с.77-80].

Отже, за договором з Поштовим департаментом, товариство Добровільного флоту отримало

монопольне право на перевезення пошти на Дальній Схід, яким воно користувався до початку XX ст. [8, с.7]. Пошта з Одеси пароплавами перевозилася до Владивостока та Сахаліну. З 1895 р. пошта відправлялася пароплавами з лютого по травень, та з серпня по листопад за адресами Приморського краю і Сахаліну [10, с.45].

В кінці XIX – на початку XX ст. по Чорному морю перевозилася кореспонденція між Одесою і Константинополем (проста кореспонденція) та між Севастополем і Константинополем, Одесою і Олександрією (кореспонденція будь-якого роду) [1, с.394]. На території України у Волочиську, Ізмаїлі, Одесі, Радзівілові, Харкові, Миколаєві, Маріуполі пошту доглядали митниці. Тим, хто мав справу з міжнародною поштою, встановили доплату за знання англійської мови. Перевірку цих знань проводили особи, що не працювали у поштово-телеграфній службі [12, с.59-60].

В XIX ст. були введені спеціальні поштові календарні штемпелі. На першому такому штемпелі був надпис «Одеса – Керч – Поті». З тих пір на всіх морських штемпелях (за рідким виключенням) вказувалися кінцеві пункти транспортування кореспонденції. Перші штемпелі, виготовлені спеціально для погашення поштових марок, виникли в Санкт-Петербурзі на початку лютого 1858 р., а 31 травня і 7 серпня того ж року Головне управління пошт повідомило про виготовлення особливих штемпелів гасіння для всіх поштових закладів Російської імперії і намітило замінити всі попередні штемпеля новими – номерними точковими. Одеській поштової прикордонній конторі – одній із дев'яти поштових прикордонних контор імперії – був присвоєний штемпель з цифрою «6» в оточенні трьох рядів крапок, які становили горизонтальний овал. Цей штемпель знаходився в експлуатації до лютого 1863 р. [8, с.8-9]. На III конгресі Всесвітнього поштового союзу в Лісабоні (1885 р.) було запропоновано замінити в штемпелях трьохбуквені позначки місяця на національних мовах римськими цифрами. Посилаючись на це рішення, Головне управління пошт і телеграфів Російської імперії в березні 1890 р. здійснило чергову уніфікацію календарних штемпелів, в результаті якої було замінено позначення дати [9, арк.X-XII].

Отже, в морському відомстві існувала струнка поштова система, яка характеризувала можливості пошти, чітку регламентацію її послуг, взаємну відповідальність пошти і клієнтів, без дотримання якої не могло бути якісного виконання наданих послуг. За допомогою пароплавних товариств скоротилися терміни перевезень пошти за кордон, зріс її обсяг. У XIX ст. мережа міжнародних морських поштових перевезень Півдня України за своїм значенням вийшла на одне з перших місць в Європі.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Аскарханов А. Сборник постановлений и распоряжений по почтово-телеграфному ведомству. С официального издания 1885 года в исправленном и дополненном виде согласно последовавшим распоряжениям в течении 1885 г. – 1902 г. Руководство к изучению почтовой службы, составил и издал Александр Аскарханов. Часть первая, почтовая. – Житомир: Типо-литография М. Дененмана, Михайловская, д. № 3, 1903. – 670 с.
2. Бизина В.Г. Из истории украинской почты (К 225-летию Киевского почтамта). – К.: [Б.в.], 2000. – 91 с.

3. Бржозовский О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части. – Казань: Издание книгопродавца И. Дубровина, 1855. – 68 с.
4. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф.87, оп.1, спр.40. – Арк.36.
5. ДАМО, ф.87, оп.1, спр.43.
6. ДАМО, ф.87, оп.1, спр.55. – Арк.58-58зв.
7. Державний архів Одеської області, ф.307, оп.7, спр.635.
8. Кофман В., Калин Р. Одесская почта (фрагменты истории). – Одесса: МП «Брок-Сервис-Мэн», 1998. – 57 с.
9. Краткий обзор деятельности главного управления почт и телеграфов с почтово-телеграфною статистикою за 1885 год. Издание главного управления почт и телеграфов. – СПб.: Типография императорской академии наук, 1887. – 56 с.
10. Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв. Обзор документальных материалов. – Л.: Ленингр. типография № 5 Главполитграфпрома СССР, 1966. – 335 с.
11. Министерство внутренних дел. Исторический очерк. Приложение второе. Почта и телеграф в XIX столетии. – СПб.: Типография министерства внутренних дел, 1901. – 248 с.
12. Мухін В., Мороз В., Дюков П., Иванов В., Юрій В. Від гінця до Інтернету. Нариси з історії української пошти. – К.: [Б.в.], 2002. – 328 с.
13. Остряков А. Краткий очерк по истории Всемирной и Русской почты. – М.: Издание Ц.К. Союза Связи, 1924. – 117 с.
14. Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗ): Собрание 1-е. – СПб., 1830. – Т. XX. – № 4680.
15. ПСЗ. – № 1148.
16. ПСЗ. – № 16560.
17. ПСЗ. – № 6216.
18. Почтово-телеграфный журнал. Год пятый. Отдел официальный. – 1892. – № 7. – 20 февраля.
19. Почтово-телеграфный журнал. Год пятый. Отдел официальный. – 1892. – № 8. – 27 февраля.
20. Сафонов Н.А., Карминский В.А. Письмо оправляется в путь. Рассказы о зарождении и развитии отечественной почты. – М.: Изд-во «Связь», 1965. – 70 с.
21. Собрание законов по управлению почтовому. 1826-1852. – Т. IV. – СПб.: В типографии Е. Фишера, 1849. – 498 с.
22. Соркин Е.Б. Почта спешит к людям. – М.: Знание, 1977. – 128 с.
23. Шедлинг М. Очерки по истории мировой почты. – Ч. 2. Русская почта с древних времён до начала XIX века. – М.: Библиотека журнала «Жизнь и техника связи», 1926. – 255 с.

РЕЦЕНЗЕНТ:

Ю.В. Котляр – д.і.н., професор, ЧДУ ім. П. Могилі.

© І.С. Міронова

Стаття надійшла до редакції 21.05.09