

ПОЧТА РОССИИ

Ямщики на Московской Руси

Предпосылки для организации регулярной связи возникли на Руси давно.

В русской летописи 984 года сохранилась запись о радимичах: «... платят дань Руси повоз везут до сего дне»¹. Под повозом подразумевался такой способ уплаты дани, при котором побежденные племена сами доставляли дань в определенное место. В Ипатьевской летописи (1151 г.) упоминается о том, что Юрий Долгорукий по дороге из Городца в Суздаль заехал к князю Святославу Ольговичу Черниговскому и «тот прият и с честью великой, и повозы да ему».

Позднее в северо-восточной Руси вместо «повоз» стали употреблять слово «подвода». Подводная повинность была тяжела для населения. По воле князя каждый из его подданных обязан был доставлять любую кладь или грамоты в указанный князем пункт и обеспечивать княжеских гонцов транспортом. Причем порядок получения подвод был различен для гонца, княжеского чиновника и просто частного лица, едущего по своим делам.

Подводная повинность предшествовала так называемой ямской гоньбе, как определенной системе сообщений.

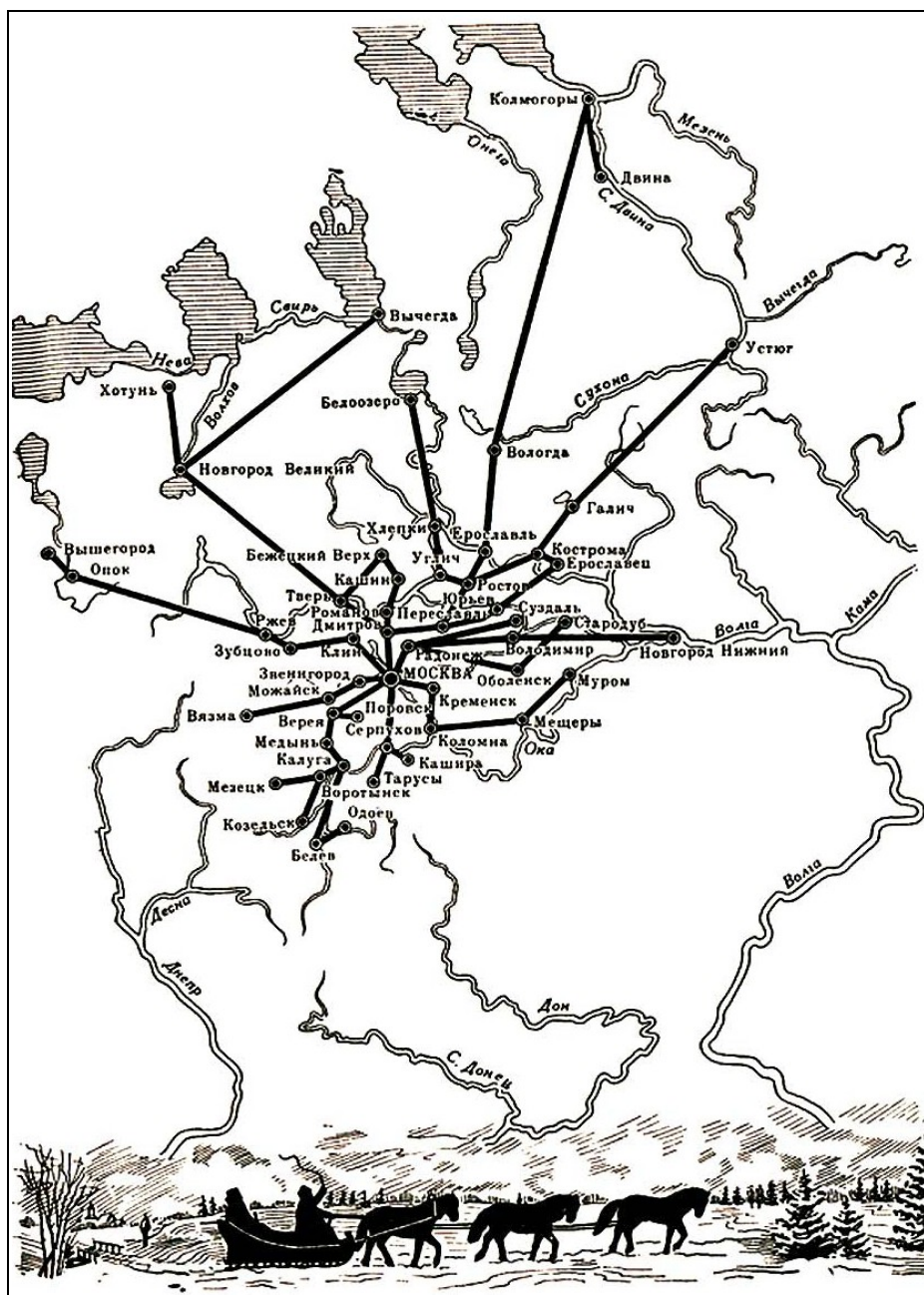
Организацию ее есть основание отнести ко временам Ивана III (1462-1505). В своем завещании он пишет сыну Василию, чтобы тот «держал ямы и подводы по тем местам, где были ямы и подводы по дорогам при мне»².

Слово «ям» происходит от монгольского слова «дзям» - дорога. Первое упоминание о яме мы встречаем в семидесятых годах XIII века в ярлыке хана Менгли-Тимура, обращенном к русским митрополитам. Среди льгот, которые были даны церкви, есть упоминание и об освобождении от яма как от налога. В дальнейшем ямом называлась станция с подводами, а если почту перевозили по реке, то на яму должны были находиться «суда» и гребцы к ним.

Ямская гоньба создавалась для нужд государственного управления. Обычно ямы стояли на путях, по которым доставляли дипломатическую корреспонденцию, как, например, от Новгорода до ливонского рубежа. Присоединив Смоленщину, Василий III (1479 — 1533) организовал ямскую гоньбу в Казанском ханстве и в Сибири. Однако в то время еще многие торговые пути ямов не имели.

Первоначально ямской гоньбой управляли казначеи великого князя через «ямских дьяков». В письменных памятниках 1550 года мы встречаем упоминания об ямской избе, а в семидесятых годах XVI века был создан особый Ямской приказ в Кремле.

Обычно ямы находились в 30-40 верстах друг от друга. Ям состоял из двух-трех изб, обширной конюшни и сараев для сена и овса. При яме имелись пашня и сенокосные угодья. К наиболее крупным ямам приписывались целые деревни, доходы с которых шли в пользу ямщиков.

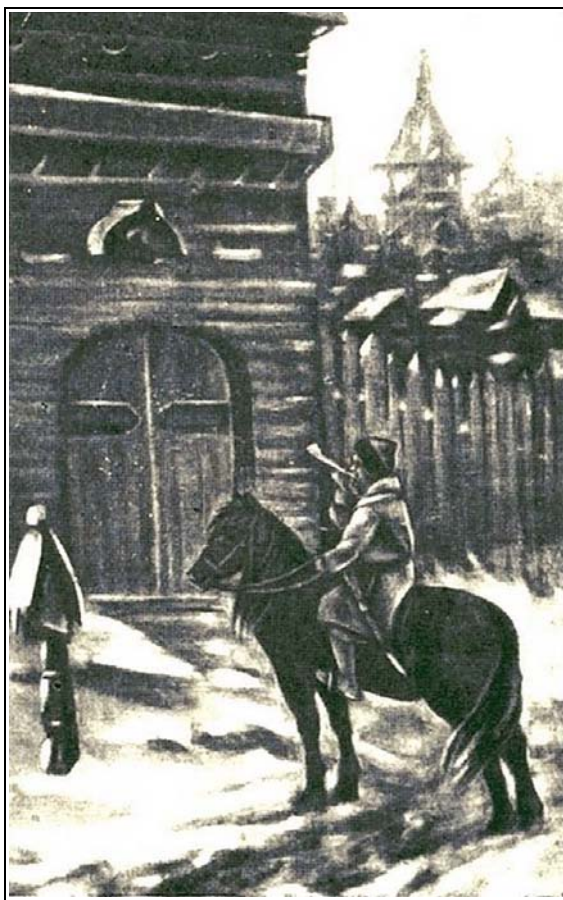


Карта ямских дорог в Московском государстве конца XV века

В связи с увеличением перевозок, на ямах кроме ямщиков появляются дьячки, которые вели книги записей, и дворники - хозяева постоянных дворов. Судя по дошедшим до нас источникам, ямщики и их подручные избирались всем населением. После утверждения этих выборов местным наместником ямщики отправлялись в Москву к казначею великого князя. Дьяки приводили избранных ямщиков к крестному целованию. Каждый из них присягал в том, что «воровать против царя и великого князя не будет и службу свою будет справлять честно и неленостно». Затем ямщики получали деньги на расходы и возвращались к своим ямам.

Поставка подвод или лодок на ям была повинностью населения, которую правительство оплачивало. Судя по упомянутому письму 1548 года, крестьяне получали за каждую подводу по 3 деньги (полкопейки) за 10 верст, 1/20 деньги с

версты выплачивалось проводнику. По тем временам это была неплохая оплата. Московский рубль конца XV века равнялся 130 золотым рублям начала XX века.



Княжеский гонец (XIV – XV вв.)

Хотя ямщики выбирались населением, числились же они на службе у государя. Пользоваться ямскими лошадьми могли только лица, имевшие подорожные особые документы, 8 которых указывалось, что проезжий едет по государеву делу. К XVI веку вырабатывается специальная форма подорожной.

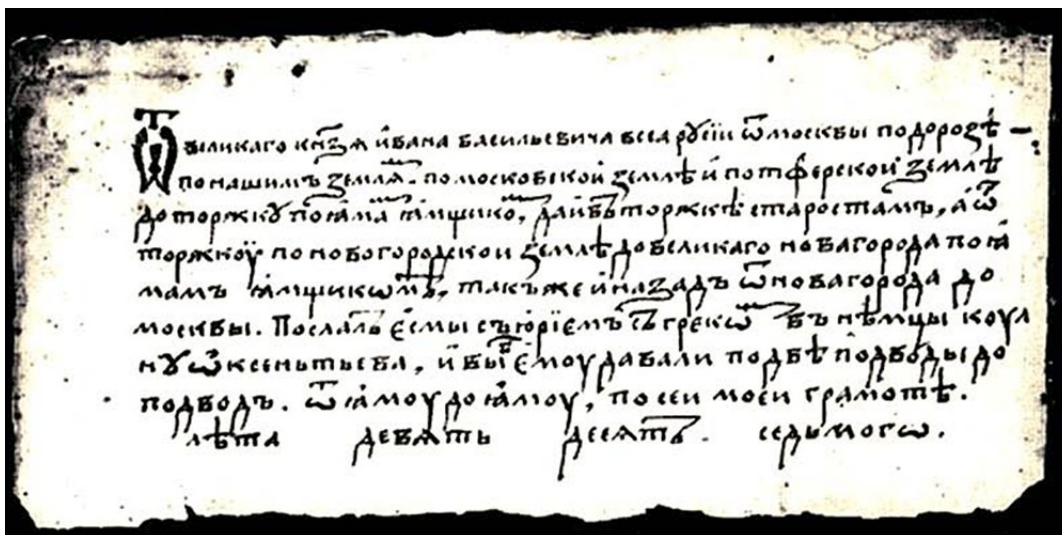
Первая подорожная, дошедшая до нас, была выдана Кулпе Оксентьеву, который сопровождал посла. «От Великого Князя Ивана Васильевича всея Руси, от Москвы по дороге по нашим землям, по Московской земле и по Тверской и в Торжок старостам, а от Торжку по Новгородской земле до Великого Новагорода по ямам ямщикам, также и назад от Новагорода до Москвы. Послал есьмы Кулпу Оксентьева, и вы бы ему давали по две подводы до подвод, от ямы к яму по сей моей грамоте. Лета девятыдесят седьмого»³.

Позднее текст подорожной менялся. Так, в подорожной, выданной подъячему Елке, добавлено, что помимо лошадей и двух подвод ему надлежит «корм давать на яму».

Передвижение с помощью ямов на Руси осуществлялось довольно быстро. В начале XVI века об этом свидетельствует австрийский дипломат Си-гизмунд Герберштейн: «...мой служитель за 72 часа прибыл из Новгорода в Москву, между которыми 600 верст расстояния».

Во второй половине XVI века на ямах стали отбывать ямскую повинность

за все общество крестьяне - ямские охотники, имевшие лошадей, повозку, сани и другое необходимое снаряжение. Поскольку в таких охотниках всегда была нужда, вокруг ямов стали возникать ямские слободы. В Ярославском, Ростовском и Романовском уездах ямские охотники и ямские слободы возникли между 1565-1580 годами, в Новгороде и Пскове - в 1560 году, в Москве Тверская-Ямская слобода была создана в 1566 году. Для выборов охотников, устройства ямов и ямских слобод правительство посылало особых «стройщиков». Обычно это были местные служилые люди, но для устройства особо важных ямов посылались даже бояре.



Подорожная грамота 1489 г.

Ямские охотники имели некоторые привилегии, жили лучше, но, несмотря на это, многие из них убегали с ямов.

Особенно много ямов опустело в Лихолетие, как называли летописцы период польской интервенции. Их приходилось строить заново. Хотя стройщики руководствовались чаще всего наказами «строить по старине», постепенно появляются нововведения. В наказе о восстановлении псковского яма в 1624 году указывалось на обязанность населения либо содержать ямщиков⁴, либо платить за их содержание казне. В последнем случае казна взимала особый сбор с населения и сама выплачивала жалованье ямщикам. Оставшиеся после выплаты деньги поступали в Ямской приказ. Таким образом ямщик окончательно становился государственным служилым человеком. Правительство получало право переводить его с одного яма в другой. Ямская гоньба развивалась, как того требовали интересы растущего государства.

Жалованье ямщикам не было твердым. В первой половине XVII века годовой оклад ямщика колебался от 10 до 15 рублей. Псковские и новгородские ямщики получали 25 и 30 рублей, но должны были иметь не три, а четыре лошади. В отдельных случаях ямщики получали до 40 рублей в год. Кроме гоньбы ямщики промышляли частным извозом. Проезжий не по «государевой надобности», без подорожной, не имел права требовать лошадей, а в частном порядке договаривался с ямщиком, чтобы тот его доставил к месту назначения.

Хотя Ямской приказ и собирал значительные суммы, ямская гоньба была тяжелым бременем для государственного бюджета. Так, в 1680 году по Ямскому приказу значилось 28 815 рублей, а ямщикам следовало уплатить свыше 35 000 рублей. Правительство изыскивало различные способы, чтобы не платить ямщикам за холостые прогонки либо всячески урезало средства на это. Если в подорожных писали «самое скорое дело», «государево спешное дело», «государево тайное дело», то подводы в подобных случаях посылали бесплатно. В 1649 году было предписано не слать гонцов из-за маловажных дел.

Постепенно сводилась на нет некоторая самостоятельность ямских слобод. В 1679 году должности приказчиков, ранее возглавлявших слободы, были ликвидированы. Ямской слободой, как и всей областью, стал ведать местный воевода. До нас дошло много сведений о самоуправстве воевод в ямских слободах. Например, касимовский воевода не только чинил охотникам «многие налоги и обиды, бил и увечил, требуя подводы», но однажды пошел на слободу с вооруженным отрядом и разорил ее.

Несмотря на злоупотребления воевод, ямские слободы были экономически крепче, чем обычные деревни. Кроме извоза ямщики часто приторговывали хлебом и мукой. Как ни тяжела была ямская служба, все же она оказывалась легче бесправной доли крестьянской.

Начиная со второй половины XVI века на дорогах, где не было ямов, возводятся мирские отпуски - натуральная подводная повинность, отбываемая населением для правительственных надобностей. Часто она носила такую форму. Каждый земельный надел облагался особым сбором. Собранные деньги считались мирскими. На них волостной староста обязан был нанимать подводы по мере надобности. Вскоре деньги стали собирать не только по волостям, но и по уездам. На подводах грузы вначале перевозили только по земле своего уезда, но затем стали доставлять до крупных центров или даже до места назначения. Мирские отпуски были тяжелым бременем для населения.

Рост торгового капитала и зарождавшаяся промышленность России требовали новых форм связи. Во второй половине XVII века в 1659 году был издан правительственный указ, по которому между Москвой и Путивлем были поставлены трубники, которые должны были «от Москвы до Путивля к государю в Москву с отписками ездить от стану до стану наскоро». В 1668 году на дороге между Москвой и Севском были установлены станы. На каждом стане находилось по два пристава, каждому из них дали по четыре лошади. Ямщикам все реже поручали доставку посылок и писем особой важности. Появились особо доверенные люди - «нарочные поставщики», «скорые гонцы».

В 1665 году русское правительство заключило договор с голландцем Ван-Сведеном, поручив ему организовать почтовую связь с зарубежными странами. Первая международная почта связала Москву с Ригой. По договору Ван-Сведену полагалось на расходы «500 рублей, да соболей на 500 рублей в год». Из дальнейших приказных выписок видно, что Ван-Сведен организовал почтовую связь «своими людьми и на своих лошадях» за 1200 рублей в год. Сумма по тому времени весьма значительная, равная примерно 20400 золотых рублей начала XX века. Почтовые работники Ван-Сведена перевозили от Москвы до Риги не только

государственную корреспонденцию, но за особую плату и частные письма. Однако почта Ван-Сведена действовала плохо, и заграничные отправители предпочитали посылать письма с особыми гонцами.

Возникновение международных связей

Подлинным устройтелем русской почты стал Афанасий Лаврентьевич Ордын-Нащокин. Один из видных государственных деятелей XVII столетия, сын мелкопоместного дворянина Псковского уезда Ордын-Нащокин получил хорошее образование. Он знал математику, латинский, немецкий и польский языки. Начиная с 1642 года А.Л.Ордын-Нащокин успешно выполняет различные поручения правительства. В 1658 году он заключил Валиесарское перемирие со Швецией, в январе 1667 года при его участии после длительных переговоров было заключено Андрусовское перемирие с Польшей. В специальной статье договора о перемирии говорилось о том, что создается постоянная международная почта. Поводом для учреждения такой связи явились частые сношения московского правительства с польским, а также «приумножение торговых обоим тем великим государствам прибытков».

По плану А.Л.Ордын-Нащокина корреспонденцию из Москвы в Польшу должны были доставлять один раз в неделю. Она проходила через местечко Кадин, расположенное на рубеже Мстиславского воеводства. Начальнику почты в Кадине предписывалось немедленно передавать все отправления в местечко Мигновичи, которое находилось в Смоленском воеводстве. Из Мигновичей почту через Смоленск посылали в Москву.

За пересылку писем торговые люди вносили определенную плату.

На родине высоко оценили дипломатическую деятельность А.Л.Ордын-Нащокина. Ему присвоили громкий титул «царской большой печати и государственных великих дел сберегатель», то есть он стал государственным канцлером.

В письме от 1669 года к царю Алексею Михайловичу А.Л.Ордын-Нащокин писал о значении почты: «Это великое государственное соединительное дело впредь к умножению всякого добра царству московскому будет».

В челобитных на имя царя Ван-Сведен добивался заполучить новую почтовую линию в свои руки. Но у него ничего не вышло. Видимо, было известно, что Ван-Сведен покрывает иностранцев, нарушающих закон о пошлинах, и принимает к пересылке в пакетах золотые вещи и драгоценности. По предложению А.Л.Ордын-Нащокина руководить доставкой почты в Польшу поручили Леонтию Марселиусу, внуку датчанина Гаврилы Марселиуса, поселившемуся в Москве в годы правления Михаила Романова. В указе от 25 мая 1668 года Леонтию Марселиусу предлагалось устроить новый почтовый тракт от Москвы до Вильны и говорилось также о том что ему передается почта, находившаяся ранее в ведении Ван-Сведена.

Для исполнения этого указа Леонтию Марселиусу предписали ехать в Курляндию, куда ему заготовили грамоту с просьбой к курляндскому правительству оказывать Марселиусу помощь в его начинаниях.

Перед отъездом Марселиус составил проект условий организации почты. Он просил Ямской приказ выделить на всех ямах ямщиков, которые будут возить чемоданы и почтовые сумки с печатями. Их нужно приводить к присяге, что «с береженьем и спешно, и днем и ночью, не распечатывая, и несмотря ни на что» они станут возить почтовые сумы. Этим ямщикам Марселиус обещал платить сам.

Для почтарей предлагалась форма - зеленые суконные кафтаны с нашитыми орлом и рожком. Образец эмблемы придумал А.Л.Ордын-Нащокин. В заключение Марселиус просил послать грамоты воеводам, чтобы те оберегали почтарей и нигде их не задерживали. Когда Марселиус возвратился из Риги, А.Л.Ордын-Нащокин составил наказ-инструкцию для вновь организуемой почты. По этому наказу Леонтий Марселиус должен был заключить почтовый договор с рижским почтмейстером о пересылке корреспонденции от Риги до Псковского рубежа и обратно. Из Риги корреспонденцию предполагалось отправлять во все государства, куда она адресованы. Посольский приказ мог посылать по почте всякие грамоты и письма и получать заграничную корреспонденцию. На почту возложили также доставку заграничных газет.

Переводы газетных статей, «вестовые письма» воевод и дипломатов легли в основу первой русской рукописной газеты, вышедшей в 1621 году.

20 августа 1668 года наказ-инструкцию предъявили псковскому воеводе. Псков, как наиболее близкий к шведской границе город, предполагалось сделать центральным пунктом для обмена корреспонденции.

По ямам спешно рассылали почтовую форму «зипуны с признаком». Но, видимо, форму для всех почтовых гонщиков не успели сшить и, чтобы не задерживать открытие почты по Новгородской дороге, разослали приказание о том, что «по указу великого государя высылается из Великого Новгорода ямщик в темно-зеленом кафтане с признаком - с орлом, наскоро с вестовыми письмами, а велено те письма отвозить в целе с яму до яму на заводных подводах. И Бронницкого яму старосте те письма, завязав у ямщика в том же кафтане, в котором приедет новгородский ямщик, отпустить тотчас на Заечевский ям...». С Заечевского яма в том же кафтане гонщик должен был ехать на Зимнегорский ям. В заключение говорилось, что кафтаны в скором времени будут присланы на все ямы.

На противоположных концах дорог находились агенты, которым в Москве дали название: «тот, кто приемом и отпуском почты во Пскове (или другом городе) ведает». Такими агентами были Новгороде переводчики Яков Гитнер, в Пскове - Ефим Фентер, или, как его окрестили русские, Фентуров, в Мигновичах - поручик Елизарий Жуков, а позднее Фаддей Крыжевский. В Смоленске выдавал почту переводчик Синорацкий, а с 1672 года - Иван Кулбацкий.

Первая почта в Ригу через Тверь в Новгород была отправлена 17 сентября 1668 года, в Вильну - 11 марта 1669 года.

А.Л.Ордын-Нащокин приказал разослать извещения всем иностранным купцам о том, что налаживается почтовая связь со Швецией и Польшей. В извещениях указывались сроки прихода и отправления почты. Корреспонденция в Вильну должна была прибывать в среду, в Новгород - в четверг. Об открытии почты сообщили и русским торговым людям.

- 1) Полное собрание русских летописей. т. I. Спб. 1841. стр. 36.
- 2) Собрание государственных грамот и договоров, ч. 1, № 144. М., 1813, стр. 393.
- 3) Памятники дипломатических сношений древней России с державами иностранными, ч. I. Спб, 1851, стр. 23.
- 4) С 20-х годов XVII века в государственных актах ямских охотников стали называть ямщиками.

М. ВИТАШЕВСКАЯ

Первоисточник:	Ежемесячный журнал « Филателия СССР ». Орган Министерства связи СССР и всесоюзного общества филателистов 1969 год № 07 страница 12 - 15
Файл скачан с сайта «Живопись в филателии»	www.art-stamps.ru