

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІСТОРИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

КАФЕДРА ВСЕСВІТНЬОЇ ІСТОРІЇ ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

**на тему: «Королівська поштова служба у системі комунікацій Великої
Британії XVI-XX ст.»**

Виконав: студент 2 курсу,

групи 8.0328-і

спеціальності: 032 історія та археологія

освітньої програми: історія

Юсько Євген Валерійович

Керівник: доцент кафедри всесвітньої історії та
міжнародних відносин, доцент, к.і.н.

_____ Р.Б. Шиханов

Рецензент: доцент кафедри всесвітньої історії та
міжнародних відносин, доцент, к.і.н.

_____ О.М. Маклюк

Запоріжжя
2019 рік

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Історичний факультет
Кафедра всесвітньої історії та міжнародних відносин
Освітній рівень: магістр
Напрямок підготовки: 032 історія та археологія
Освітня програма: історія

ЗАТВЕРДЖУЮ

**Завідувачка кафедри всесвітньої
історії та міжнародних відносин
Маклюк О.М.**

« _____ » _____ 2019 року

**З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТОВІ**

Юську Євгену Валерійовичу

1. Тема роботи: Королівська поштова служба у системі комунікацій Великої Британії XVI-XX ст., керівник роботи: к.і.н., доцент Шиханов Р.Б., затверджені наказом вищого навчального закладу №655-с від 6 травня 2019 року.

2. Строк подання студентом роботи: 28 грудня 2019 року.

3. Вихідні дані до роботи: National Archives. Records of the Post office Department [POD]. URL: <https://www.archives.gov/research/guide-fed-records/groups/028.html>, Post Office Acts and Warrants. AIM 25. URL: <https://aim25.com>, Post Office Files (1860-1920). National Archives Of Australia (online). Item Title: SP32/1. 15 p., Post Office Statistics. *The Postal Museum*. URL: <https://www.postalmuseum.org/discover/collections/stats>, Records of the Exchequer and its related bodies with those of the Office, 1272-1678: King's remembrancer, particulars of account and other records relating to lay and clerical taxation. URL: <https://www.worldcat.org/title/records-of-the-exchequer>.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): проаналізувати історіографію досліджуваної теми, охарактеризувати стан наукової розробки теми дослідження, здійснити огляд джерельної бази дослідження; встановити особливості розвитку поштових комунікацій Британії у доімперський період; охарактеризувати тенденції розвитку Королівської поштової служби на етапі зародження імперії у другій половині XVII ст.; дослідити особливості розробки та реалізації поштових реформ 1840-1850-х рр.; встановити особливості формування поштових систем

Індії, Австралії та Канади, як частини загальноімперської Королівської поштової служби; визначити ключові вектори розвитку Королівської поштової служби Британської імперії під час двох світових війн та міжвоєнного періоду, встановити вплив процесів занепаду Британської імперії у другій половині ХХ ст. на діяльність Королівської пошти.

5. Перелік графічного матеріалу: таблиці, які дають характеристику середній швидкості доставки пошти у окремі регіони Британії, тарифікації відправлень; картини, листівки, зображення окремих зразків марок та поштових штампів (XVII-XX ст.)

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Вступ	Шиханов Р. Б., доцент	05.02.2019	05.02.2019
Розділ 1	Шиханов Р. Б., доцент	10.03.2019	10.03.2019
Розділ 2	Шиханов Р. Б., доцент	22.04.2019	22.04.2019
Розділ 3	Шиханов Р. Б., доцент	03.09.2019	03.09.2019
Розділ 4	Шиханов Р. Б., доцент	05.10.2019	05.10.2019
Висновки	Шиханов Р. Б., доцент	01.11.2019	01.11.2019

7. Дата видачі завдання: 5 лютого 2019 року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вивчення проблеми, опрацювання джерел та наукової літератури	Жовтень, листопад 2018 р.	<i>виконано</i>
2.	Написання вступу	Лютий 2019 р.	<i>виконано</i>
3.	Написання першого розділу	Березень 2019 р.	<i>виконано</i>
4.	Написання другого розділу	Квітень 2019 р.	<i>виконано</i>
5.	Написання третього розділу	Вересень 2019 р.	<i>виконано</i>
6.	Написання четвертого розділу	Жовтень 2019 р.	<i>виконано</i>
7.	Написання висновків	Листопад 2019 р.	<i>виконано</i>

Студент _____ Є.В. Юсько

Керівник роботи _____ Р.Б. Шиханов

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____ С.С. Черкасов

РЕФЕРАТ

КОРОЛІВСЬКА ПОШТОВА СЛУЖБА У СИСТЕМІ КОМУНІКАЦІЙ ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ XVI-XX СТ.

Кваліфікаційна робота складається з 137 сторінок, містить 50 джерел, 64 монографії і статті, 22 додатки.

Ключові слова: пошта, Королівська поштова служба, Головний поштмейстер, комунікації, логістика, Британська імперія, кореспонденція.

Об'єктом дослідження є формування та розвиток систем комунікацій сучасного світу.

Предметом дослідження є становлення та розвиток Королівської поштової служби Британської імперії у XVI-XX століттях.

Метою дослідження є аналіз ключових аспектів та особливостей становлення та розвитку Королівської поштової служби Британської імперії на окремих етапах її функціонування.

Наукова новизна роботи полягає у спробі встановлення ролі інформаційного обміну, забезпеченого Королівською поштовою службою, у процесах консолідації населення Британської імперії, а також формуванні такого явища, як британський імпералізм. В нашому дослідженні ми намагаємось довести виключну роль інформаційного обміну, можливого за посередництва Королівської пошти, у процесах формування розгалуженого апарату керування імперією, зародження єдиного «британського» культурного та інформаційного простору, вплив якого зберігається до сьогодні.

Висновки. Історія становлення та розвитку Королівської поштової служби британської імперії хронологічно охоплює XVI-XX ст. Протягом цього часу з виключно придворного сервісу Королівська пошта перетворилась на міжнародну компанію-монополіста поштового зв'язку в Британії, головного провайдера інформаційного обміну на території Об'єднаного Королівства та колишніх колоній імперії. З моменту свого офіційного заснування королівським указом в XVI ст. і на шляху до утворення загальноімперської інформаційної системи Королівська поштова служба пройшла кількосторічний шлях реформ. Ці якісні зміни були спрямовані на формування поштової служби, здатної оперативно задовольняти потреби клієнтів у швидкій та безпечній пересилці кореспонденції, що сприяло формуванню своєрідного інформаційного поля на території Британської імперії.

Починаючи вже з XIII століття у англійських історичних джерелах знаходимо згадки про існування системи поштових комунікацій, встановлених як для особистого користування короля, так для передачі офіційних листів і документів від імені королівського двору. В свою чергу, перший крок до інституалізації Королівської поштової служби був зроблений за часів правління Генріха VIII (1509-1547), коли було вперше офіційно впроваджено пост Головного поштмейстера Англії (1516 р.) Саме з цієї дати

починається історія Королівської поштової служби. Проте інституція потребувала подальших реформ.

В останній чверті XVII століття підприємець Уільям Доквра створив першу в світі приватну пошту, яка функціонувала на території Лондона. В першій половині XIX ст. були проведені реформи Роуланда Хілла, що значно вдосконалили поштовий сервіс, заклали основи його сучасного функціонування.

Протягом другої половини XIX-XX століття Королівська поштова служба завершила своє формування, як єдиного сервісу з інформаційного обміну на території Британської імперії. Поштова система охопила не лише британські острови, але й залучила заокеанські колонії (Канаду, Індію, Австралію та ін.) до єдиного «британського» інформаційного поля. У другій половині XX століття Королівська пошта зіткнулась з проблемами економічного характеру. В окреслений період відбувались масові страйки робітників компанії, що несли їй значні збитки; телекомунікаційна галузь вийшла з-під юрисдикції Королівської пошти, що також призвело до втрати більше третини клієнтів.

На кінець XX ст. остаточно завершився процес інституалізації Королівської поштової служби сучасного зразка. Не дивлячись на фактичне припинення існування Британської імперії, її поштовий сервіс продовжував задовольняти потреби в інформаційному обміні як населення Об'єднаного Королівства, так і жителів колишніх британських колоній та домініонів.

SUMMARY

ROYAL MAIL SERVICE IN THE STRUCTURE OF COMMUNICATION SYSTEMS OF GREAT BRITAIN IN THE XVth – XXth CENTURIES

Key words: Post Office, Royal Mail, Postmaster General, communications, logistics, British Empire, correspondence.

The research object of master's thesis is formation and development of modern world's communication systems.

The subject of the research work is the formation and development of the Royal Mail in the British Empire in the XVI-XX centuries.

The aim of the research is to analyze the key aspects and features of the formation and development of the Royal Postal Service in the British Empire at certain stages of its functioning.

The scientific novelty of the work lies in an attempt to establish the role of the information exchange provided by the Royal Mail Service in the processes of consolidation of the population of the British Empire and the formation of the British imperialism. In our study, we attempt to prove the exceptional role of information sharing, mediated by the Royal Mail, in the process of forming an extensive empire-management apparatus, in the process of the birth of a "British" cultural and information space, the influence of what remains to our days.

Conclusions. The history of the formation and development of the Royal Mail Service in the British Empire chronologically covers the XVI-XX centuries. During that time Royal Mail has grown from an exclusively court service to an international postal monopoly company in the UK, the main provider of information exchange in the United Kingdom and the former empire's colonies. Since its official establishment by royal decree in the XVI century and on the way to the formation of an imperial information system, the Royal Mail has endured a multi-year time of reforms. These qualitative changes were aimed on the formation of a postal service capable to satisfy the needs of clients consisted in the fast and secure correspondence sending. It helped to create a kind of information field on the territory of the British Empire.

Since the 13th century in the English historical sources we can found references of the existence of a postal system established for the personal use of the King and for the transmission of official letters and documents on behalf of the royal court. In turn, the first step to the institutionalization of the Royal Mail was made during the reign of Henry VIII (1509-1547), when the post of Postmaster General of England (1516) was firstly formally introduced. The history of the Royal Mail begins from that time. However, the service needed further reforms.

In the last quarter of the seventeenth century, entrepreneur William Dockwra created the world's first private mail service, operated in London. After that in the first half of the nineteenth century Rowland Hill's reforms were provided,

significantly improving the postal service. His reforms have created the basis of the modern British postal service.

During the second half of the nineteenth and twentieth centuries, the Royal Mail completed its formation as the monopoly information exchanging service on the territory of the British Empire. The postal system covered not only the British Isles but also involved overseas colonies (Canada, India, Australia etc.) into a "British" information field. In the second half of the twentieth century, Royal Mail faced economic nature problems. During the outlined period there took place company's employees' mass strikes, what caused considerable losses; the telecommunications industry was out of the jurisdiction of Royal Mail, what also caused the loss of more than a third of customers.

The process of the institutionalization of the Royal Mail of the modern model has finally been completed at the end of the twentieth century. Despite the actual cessation of the British Empire's existence, its postal service continued to satisfy the needs in the information exchange for both the United Kingdom population and the inhabitants of the former British colonies and dominions.

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ ДОСЛІДЖУВАНОЇ ТЕМИ	9
1.1. Стан наукової розробки теми дослідження	9
1.2. Огляд джерельної бази дослідження	17
1.3. Методологічні засади роботи	21
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ПОШТОВИХ КОМУНІКАЦІЙ БРИТАНІЇ У ДОІМПЕРСЬКИЙ ПЕРІОД (XIII – ПОЧ. XVII ст.)	25
2.1. Перші професійні поштові службовці та їх функції	25
2.2. Головний Поштмейстер та його повноваження	31
2.3. Становлення інфраструктури Королівської поштової служби.....	35
РОЗДІЛ 3. ПРОЦЕСИ ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ КОРОЛІВСЬКОЇ ПОШТОВОЇ СЛУЖБИ БРИТАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У XVII–ПОЧ. XIX СТ.	45
3.1. Королівська поштова служба: процеси інституціоналізації та розвиток у 2 половині XVII – поч. XVIII ст.	45
3.2. Подальші спроби реформування імперської поштової системи та їх стагнація у XVIII – на початку XIX ст.....	62
3.3. Поштові реформи 2 половини XIX ст., їх вплив на подальший розвиток Королівської поштової служби.....	69
РОЗДІЛ 4. КОРОЛІВСЬКА ПОШТОВА СЛУЖБА ЯК МОНОПОЛІСТ КОМУНІКАЦІЙНОЇ СФЕРИ БРИТАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У 2 ПОЛОВИНІ XIX – НА ПОЧАТКУ XXI СТ.	79
4.1. Розвиток поштових служб Індії, Австралії та Канади, як органічної частини Королівської поштової служби	79

4.2. Телеграфний і телефонний зв'язки, як нові гілки Королівської поштової служби	86
4.3. Королівська пошта у ХХ – на початку ХХІ століття: проблеми та перспективи	91
ВИСНОВКИ	100
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ	105
ДОДАТКИ	114

ВСТУП

Актуальність теми. З другої половини ХХ століття високими темпами зростають процеси інформатизації людського суспільства. Зумовлені вони, передусім, інтенсифікацією та прискоренням поширення інформації в межах глобальної та локальних людських спільнот. Операції з одержання, використання, збереження та поширення інформаційних ресурсів, їх обробки за допомогою сучасних комп'ютерних технологій є прерогативою не лише окремих осіб, але й цілих країн. Сьогодні світові держави законодавчо впроваджують програми із захисту персональних даних, а також інформації, що стосується національної безпеки. З середини 2010-х років до збройних формувань передових держав світу входять кібервійська, мета яких – охорона інформаційних ресурсів країни, а також – моніторинг державного інформаційного поля. З огляду на зазначене, вже на кінець 1960-х років науковцями було введено термін «інформаційне суспільство», що використовувався для позначення «нової історичної фази розвитку цивілізації, життя та діяльність котрої перш за все пов'язані зі створенням, переробленням та використанням інформації», а також сучасних комп'ютерних технологій.

Виходячи з цього, гостро постало питання пошуку швидкого, зручного та, головне, безпечного способу передачі інформації. Не дивлячись на масову комп'ютеризацію суспільства та наявність переважно вільного доступу жителів планети до глобальної он-лайн мережі, роль одного з ключових провайдерів інформаційного обміну до нашого часу успішно виконує пошта. За даними звіту Всесвітнього поштового союзу, станом на кінець 2017 року загальний обсяг писемної кореспонденції, обробленої поштою, складає 309,9 мільярдів одиниць, що складає 38,7% від усіх поштових послуг. Це свідчить про затребуваність сервісу серед клієнтів, хоча вона є й дещо нижчою, порівняно з минулими століттями.

В свою чергу, Королівська поштова служба (Royal Mail) на території Британії за 2018 рік обробила 10,3 мільярда листів, що разом з іншими поштовими сервісами принесло компанії прибуток у розмірі 7,8 мільйонів

фунтів стерлінгів. Не дивлячись на ріст популярності он-лайн сервісів Королівської пошти та переорієнтацію на доставку посилок та вантажів, пересилка внутрішньої та зовнішньої кореспонденції залишається одним з пріоритетних напрямів роботи компанії. Налагоджена поштова система Британії, яка гарантує швидку та, головне, безпечну доставку письмового повідомлення клієнта у будь-яку точку Об'єднаного Королівства та світу формувалась протягом більш ніж 500 років. Вивчення становлення та розвитку Королівської поштової служби Британської імперії допоможе нам зрозуміти принципи роботи сучасних поштових систем світу, які, в переважній більшості, працюють за британським зразком. З огляду на обсяги кореспонденції та посилок, які обробляються поштою сьогодні, досвід Королівської поштової служби, яка в період розквіту Британської Імперії задовольняла потреби в інформаційному обміні близько 23% тогочасного населення планети без використання сучасних засобів обробки даних, може допомогти становленню поштових систем сучасного зразка на окремій території. Вивчення аспектів становлення та розвитку Королівської пошти Британської імперії сьогодні дасть змогу, врахувавши досягнення та невдачі останньої, побудувати сучасну поштову систему, що відповідатиме актуальним вимогам клієнтів сервісу.

Дане питання важливе для вивчення і серед українських дослідників, адже сьогодні українські підприємці в сфері поштових послуг стали на шлях створення сервісу з обміну інформаційними повідомленнями, вантажами та посилками сучасного зразка з метою інтегрування до світової поштової системи. Це, в свою чергу, сприяє активному розвитку як малого і середнього бізнесу, так і встановленню міжнародного партнерства у сфері торгівлі. Вивчення досвіду Королівської пошти на конкретних етапах її розвитку дасть змогу створити українську поштову систему з урахуванням специфіки потреб клієнтів, а також наявних ресурсів. Це дасть змогу організувати максимально зручну та швидку систему передачі як писемних повідомлень, документації, так і вантажів на території України та, в майбутньому, за її межами.

Об'єктом дослідження є формування та розвиток систем комунікацій сучасного світу.

Предметом дослідження є становлення та розвиток Королівської поштової служби Британської імперії у XVI – XX століттях.

Метою дослідження є аналіз ключових аспектів та особливостей становлення та розвитку Королівської поштової служби Британської імперії на окремих етапах її функціонування.

Виходячи з поставленої мети, необхідно вирішити такі **науково-дослідницькі завдання**:

- 1) проаналізувати історіографію досліджуваної теми, охарактеризувати стан наукової розробки теми дослідження, здійснити огляд джерельної бази дослідження, окреслити методологічні засади роботи;
- 2) встановити особливості розвитку поштових комунікацій Британії у доімперський період, простежити процеси зародження британської поштової служби, починаючи з XII ст., визначити та науково обґрунтувати дату виникнення офіційної пошти на території Британії, окреслити початок процесів її інституціоналізації;
- 3) охарактеризувати тенденції розвитку Королівської поштової служби на етапі зародження імперії у другій половині XVII ст., проаналізувати перші спроби реформування поштової служби імперії, встановити їх позитивний та негативний вплив на сервіс;
- 4) дослідити особливості розробки та реалізації поштових реформ 1840-1850-х рр., визначити їх вплив на імперську та світову поштову справу;
- 5) встановити особливості формування поштових систем Індії, Австралії та Канади, як частини загальноімперської Королівської поштової служби, проаналізувати процеси впровадження телеграфного та телефонного зв'язку, як частини поштового сервісу імперії;
- 6) визначити ключові вектори розвитку Королівської поштової служби Британської імперії під час двох світових війн та міжвоєнного періоду,

встановити вплив процесів занепаду Британської імперії у другій половині ХХ ст. на діяльність Королівської пошти та перспективи розвитку сервісу в майбутньому.

Хронологічні межі дослідження. Нижня межа дослідження: ХVІ ст. (а саме – 1516 рік, коли королем Генріхом VІІІ було впроваджено посаду Головного поштмейстера). Верхня межа дослідження: кінець ХХ ст. (коли остаточно було юридично оформлено компанію «Королівська поштова служба»). Зауважимо, що з метою вивчення генези поштової служби на території Британії ми вийшли за нижні межі дослідження.

Географічні межі дослідження. Територія Британських островів та Британської імперії в цілому.

Наукова новизна роботи полягає у спробі встановлення ролі інформаційного обміну, забезпеченого Королівською поштовою службою, у процесах консолідації населення Британської імперії, а також формуванні такого явища, як британський імперіалізм. У наукових працях широко висвітлені економічні та політичні аспекти цього явища; в нашому дослідженні ми намагаємось довести виключну роль інформаційного обміну, можливого за посередництва Королівської пошти, у процесах формування як розгалуженого апарату керування імперією, так і зародження єдиного «британського» культурного та інформаційного простору, вплив якого зберігається до сьогодні.

Теоретичне значення. Результати даного дослідження можуть бути використані для подальшого вивчення окремих етапів становлення Королівської поштової служби Британської імперії, особливостей її функціонування на території імперських колоній, детально не висвітлених у даній роботі.

Також, дана робота буде корисна дослідникам транспорту та комунікацій як на території Британії, так і на території найбільших імперських колоній. Базуючись на результати нашого дослідження, ґрунтовніше може бути вивчені питання розвитку поштових систем Шотландії, Ірландії та США, а також проблеми розвитку філателічної справи на території імперії та за її межами.

Апробація результатів дослідження здійснена під час їх обговорення на науково-практичній конференції студентів та молодих вчених «Молода Наука – 2019».

Структура роботи. Структура роботи підпорядкована меті та завданням дослідження. Кваліфікаційна робота складається із вступу, 4 розділів (12 підрозділів), висновків, списку використаних джерел та літератури (114 найменувань), 22 додатків. Обсяг основної частини роботи складає 100 сторінок машинописного тексту, загальний обсяг магістерської роботи – 136 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ ДОСЛІДЖУВАНОЇ ТЕМИ

1.1. Стан наукової розробки теми дослідження

З метою аналізу стану наукової розробки теми нашого дослідження, нами було опрацьовано широке коло науково-історичної літератури, присвяченої вивченню ключових аспектів предмету дослідження. Переважно до проблематики дослідження генези Королівської поштової служби Британської імперії звертаються англійські дослідники. У свою чергу інші іноземні науковці переважно звертаються до даної проблеми з метою встановлення впливу британської пошти на формування поштової системи на території їх країн.

Частина істориків звертається до вивчення розвитку окремих аспектів, що стосуються розвитку Королівської пошти, а саме: розвитку поштового зв'язку на окремій частині імперії; вивчення розвитку транспортних сполучень як острівної частини Британії, так і заокеанських володінь імперії; вивчення найважливіших реформ, проведених з метою модернізації британської поштової системи тощо.

Окремо в рамках вивчення історії Королівської пошти розглядається філателістична справа, як невід'ємна частина справи поштової. Роботи, присвячені аналізу поштових марок, містять цінні свідчення, які стосуються вдосконалення послуг британської пошти, а також її місця в культурі англійців.

Доречно згадати наукові праці, мета яких – дослідження розвитку професії поштаря, її особливостей та змін його функцій, які напряду відображали зміни як в поштовій системі Британії, так і в формуванні інформаційного простору в межах імперії.

Переважаюча кількість наукових праць, присвячених проблематиці вивчення зародження та розвитку Королівської поштової служби Британії, було видано у 1980-1990-х роках, коли британська поштова система, у результаті впровадження низки законів, отримала її «класичний» вигляд. Проте до аналізу розвитку британської поштової системи звертались й позитивісти ще в другій

половині XIX – на початку XX століття, вважаючи цю тематику перспективною в рамках вивчення історії Британії, адже історія пошти включає в себе й історію транспорту та логістики, історію війн, історію формування Британської імперії, історію культури.

З огляду на вищезазначене, комплекс наукової історичної літератури із зазначеної вище тематики, для зручності аналізу, умовно можна об'єднати у кілька груп, на основі досліджуваної у конкретних роботах проблематики:

- 1) дослідження, присвячені вивченню історії Королівської поштової служби (від заснування у XVI столітті до кінця XX століття);
- 2) дослідження, присвячені вивченню історії пошти, як інституції, в цілому;
- 3) дослідження, присвячені вивченню окремих аспектів історії Королівської поштової служби:
 - філателія;
 - історія персоналу;
 - історія транспорту та логістики;
 - історія військової пошти;
 - вивчення інших аспектів історії Королівської поштової служби;
- 4) дослідження, присвячені вивченню історії становлення та розвитку поштових систем, створених на базі британської (канадської, індійської, австралійської, північноамериканської).

Аналізуючи першу групу історичних праць, доцільно виокремити монографію американського дослідника історії британської пошти, доктора філософії Гарвардського університету Джозефа Кларенса Хемменона «Історія британської пошти» (1912) [80]. Опублікована на початку XX століття, ця праця стала результатом спроби першого всебічного ґрунтового дослідження історії Королівської поштової служби Британії. Хронологічно, вона охоплює період з XIV до кінця XIX століття, в ній автор дає характеристику ключовим етапам розвитку британської пошти. Залучаючи широке коло джерел, від статистичних даних до приватних листувань, Дж. Хемменон намагається

відтворити історичний шлях розвитку пошти в Британії від суто королівської служби до монополіста інформаційного обміну в межах імперії. На дану монографію посилаються усі без виключення наступники дослідника, які працювали у окресленій тематиці. Аналізуючи розвиток Королівської пошти, Дж. Хамменон постійно акцентує увагу на людський фактор та залежність розвитку поштової справи від її функціонерів, часто відходячи від суті в бік «кулуарних ігор» поштового керівництва та британського парламенту. Тим не менш, результати його дослідження цінні своєю вичерпністю та змістовністю.

Наступний науково цінний метанаратив, присвячений історії Королівської пошти, було опубліковано британським істориком Ховардом Робінсоном. Його працю «Британська пошта: історія» [105] вперше було видано у 1948 році. Використовуючи архівні документи Королівської пошти, автор прослідковує етапи її розвитку від зародження до початку ХХ століття. Джерела, що стосувались стану поштової справи у Британії на кінець ХІХ століття, було введено в науковий обіг вперше саме Х. Робінсоном. Крім того, автор займався вивченням становлення та розвитку поштової справи в Новій Зеландії. Проте його праця доведена лише до початку ХХ століття, що не повністю відповідає хронологічним рамкам нашого дослідження.

Значно ширше питання історичного розвитку Королівської пошти з другої половини ХХ століття розглядає валлійський історик, директор Трінті Холлу Кембриджського університету, доктор філософії Мартин Даунтон. Як соціальний історик, М. Даунтон робить акцент на вивчення суспільної складової історичного розвитку Королівської пошти у зазначений нами хронологічний період. Його монографія «Королівська поштова служба: пошта з 1840 року» (1985) [72], видана з рекомендацією Ройал Мейл, торкається широкого кола соціальних проблем, що виникали в результаті функціонування Королівської пошти в окреслений хронологічний період: питання охорони праці, оплати праці та соціальній складовій поштової справи.

Меншими за обсягом та дещо відмінними за методом дослідження є роботи англійських істориків Алана Джонсона [86], Денді Маршалла [93] та

Роберта Таллака [109]. Якщо в роботах двох останніх авторів напряду простежується лейтмотив «суто британського характеру» поштової системи та її ролі в формуванні та поширенні британської культури, то праця Алана Джонсона є унікальним відображенням роботи британської пошти у 1970-х роках, відтвореної на основі аналізу мемуарів її працівника.

Інші дві ґрунтовні монографії, присвячені вивченню Королівської пошти, були вперше опубліковані дослідниками Крістофером Брауном [68] та Дунканом Кемпбеллом-Смітом [71] у 1990-х – сер. 2000-х рр. Праці істориків пошти являють собою свого роду підсумок усіх досліджень з вивчення історії британської пошти за час існування цієї тематики. Монографії висвітлюють ключові етапи розвитку Королівської пошти, аналізують її значення та окреслюють функції у різні хронологічні епохи. Обидві монографії доцільно проілюстровані, що робить їх цікавими не лише для істориків, але й для пересічного читача.

Окремо в рамках даної групи доречно виділити наукові роботи істориків, які досліджували процес становлення, розвитку та принципів функціонування Британської імперії. З огляду на пріоритетність логістики для будь-якої держави з імперською формою політичного устрою, автори наукових праць, що займаються вивченням історії Британської імперії, часто опосередковано звертаються до дослідження становлення поштових шляхів в межах держави. Так валлійський професор Г. Боуен університету Суонсі у своїй праці [67] акцентує увагу на виключному значенні морських шляхів сполучення для формування Британської імперії. Причому історик зазначає, що поштові суда відігравали важливу роль у формуванні культурних та економічних зав'язків в межах імперії, що зростала.

Цінними для нашого дослідження виявились наукова праця професора Шеффілдського університету П. Кейна та Дж. Хопкінса, доктора історичних наук з Кембриджського університету [70], а також дослідження професора Халлського університету Б. Портера [102]. Наукові праці зазначених дослідників перевидавались кілька разів (3 видання роботи П. Кейна та 5

видань роботи Б. Портера), що свідчить про їх актуальність до сьогодні. Робота П. Кейна хронологічно бере початок від кінця XVII століття, у той час як Б. Портер пропонує вивчати британський імперіалізм, починаючи з середини XIX століття, з вікторіанської епохи. Вищезазначені дослідники, аналізуючи британський імперіалізм, акцентують свою увагу в більшості на політичній та економічній складовій цього явища, відводячи менш вагому роль культурному взаємовпливу в рамках імперії. Дослідження істориків, тим не менш, містять цінні свідчення, що стосуються розвитку комунікацій в межах імперії: торгівлі, логістики та, частково, інформаційного обміну. Також зазначені праці містять статистичні дані щодо об'ємів торгових перевезень, факти щодо використання морських та повітряних шляхів сполучення для доставки не лише товарів, але й інформаційних повідомлень. Цінним є аналіз формування шляхів сполучень між метрополією та колоніями, наведений у дослідженні Б. Портера у вигляді мапи, адже дані шляхи комунікації використовувались і для доставки поштових відправлень.

У свою чергу збірка наукових праць російських дослідників під ред. В. Високової [54], присвячених становленню та еволюції Британської імперії, дала нам змогу оцінити стан розробки тематики з вивчення британського імперіалізму за межами Британії. Окремі статті зі збірки містили цінні свідчення щодо функціонування поштових сполучень на території колоній. Проте, дослідники, накоїв праці яких ми мали змогу опрацювати, зходяться на думці щодо припинення існування явища британського імперіалізму внаслідок зникнення Британської імперії, часто плутаючи поняття, акцентується увага на вивченні «імперського спадку» Великої Британії.

Дослідження, присвячені вивченню історії пошти, як інституції, допомогли нам глибше зрозуміти принципи роботи поштової системи, її роль в житті суспільства та значення для формування сучасного так званого інформаційного суспільства. Праці В. Сорокіна [63], Д. Віргілієва [55] та В. Карацакі [56] дають коротку характеристику розвитку поштової справи як у світі, так і на території колишнього СРСР. В свою чергу, наукові статті,

запропоновані на сайті H2G2 [82], містять посилання на джерела з історії поштової справи як на території Британії, так і в інших країнах.

Дослідження, присвячені вивченню окремих аспектів історії Королівської пошти, відображають погляди дослідників на розвиток різних компонентів та складових британської поштової справи.

Філателістичні онлайн-каталоги [52] дають змогу проаналізувати процес появи та активного функціонування марок в межах британської поштової системи. Більш того, вивчення марок та бланків для листів дозволило нам встановити ступінь значимості тих чи інших подій в житті населення Британської імперії в конкретний хронологічний період.

Каталоги марок, зібрані дослідниками британської пошти Б. Пулом [101], С. Гіббонсом [78], С. Россістером [106] та Дж. Уїтнеї [113], містять важливі дані про розвиток поштової справи на території Британської імперії. Аналізуючи зображення на марках, ми мали змогу прослідкувати процес вдосконалення зображення, а отже – покращення технічного оснащення пошти, що свідчило про підвищення її прибутків. Марки, запропоновані на сайті Британського поштового музею [91], є джерелом вивчення регіональних особливостей розвитку поштової справи на території Британії.

Велика кількість робіт присвячена дослідженню історії персоналу британської пошти. Найкращими з таких монографій, присвячених середньовічним посланцям, є дослідження історикині Мері Гілл [81], подружжя істориків-«соціальників» Прісцили та Генрі Кеді [69] та соціолога Джейсона Фокселла та його учня [75; 85]. Зокрема, монографія Мері Гілл повністю побудована на архівних документах XII-XIV століття та містить унікальну інформацію, що стосується зародження поштової справи при англійському монаршому дворі, а робота Прісцилли та Генрі Кеді є логічним продовженням праці М. Гілл в більш широкому хронологічному відрізку. В свою чергу Дж. Фокселл робить акцент на вивченні історичних постатей королівських посланців, свідчення про яких містяться у архівних документах.

Окремо в рамках вивчення історії Королівської пошти варто розглянути питання розвитку транспорту та логістики. Британський історик Фредерік Уілкінсон дає детальну характеристику логістичній системі британської пошти, побудованій у XVII-XVIII ст. на основі використання поштових диліжансів [114]. Дослідник М. Філонов у своїй статті [64] дає характеристику ключовим етапам розвитку кінної пошти як на території Британії, так і в інших частинах світу. А. Котенко пропонує статистичний аналіз результатів роботи поштових потягів порівняно з іншими транспортними засобами [59].

Суміжними за тематикою з дослідженнями історії британської пошти в умовах світових війн є вивчення повітряних поштових перевезень. Дослідник А. Кеннеді у своїй праці [88], присвяченій вивченню британської пошти в часи Першої Світової війни, окремий розділ присвячує вивченню процесів зародження та впровадження повітряної пошти. Військові історики Енді Уолленс [110] та С. Мессенджер [96], окрім вивчення аспектів функціонування повітряної пошти Британії, роблять акцент на дослідженні історії армійської поштової служби Британії, особливостей її функціонування та інституалізації, починаючи з середніх віків. Полковник Мейлшот у своїй статті [111] дає короткий огляд функціонування армійської поштової системи Британії в часи двох світових війн. В свою чергу в дослідженні історика Р. Герварта [77] містяться цінні свідчення щодо функціонування повітряних та морських поштових шляхів на території імперії та поза її межами під час Першої Світової війни та у перші післявоєнні роки (1914-1923).

Під час написання даної роботи, було також проаналізовано дослідження, що стосуються окремих аспектів функціонування Королівської поштової служби на конкретних етапах її розвитку. Це роботи, присвячені історії виникнення та розвитку поштових індексів на території імперії [83; 94; 99] , історії центрального лондонського поштового відділення [90; 92; 97], впровадження поштових реформ [51; 53; 58; 61; 62; 73; 76; 100; 112], питанню розробки та впровадження поштових скринь та телефонних кіосків [65; 66; 79;

89], функціонування телеграфу та телефону до їх відокремлення від Королівської поштової служби [51; 98; 104].

Важливий пласт вивчення історії британської пошти займають роботи, присвячені дослідженню формування поштових систем, створених за зразком британської. В першій чверті ХХ ст. побачила світ перша подібна праця, написана істориком-любителем з Мічигану Уільямом Смітом [107]. Не дивлячись на те, що Сміт не був науковцем, його досвід (керування транспортними компаніями в Мічигані на початку ХХ століття) та аналіз архівних документів і щоденників «батьків-засновників» американської та канадської пошти роблять його дослідження одним з найповніших праць, присвячених зазначеній тематиці.

Надзвичайно цінним для дослідження історії ірландської пошти є робота очільника Музею і архіву пошти Ірландії, історика Стівена Фергюсона [74]. Це перша і єдина вичерпна робота, присвячена розвитку ірландської поштової системи. Маючи доступ до архівів, автор не лише висвітлив ключові етапи становлення пошти Ірландії, але й окреслив стосунки між ірландською та англійською поштовими системами, відображаючи тим самим міжнародні стосунки двох держав на окремому етапі їх історичного розвитку. Більш того, робота насичена великою кількістю ілюстрацій, більшість з яких отримані з архівного фонду ірландського музею пошти.

В другій половині ХХ століття було опубліковано кілька наукових історичних видань, присвячених вивченню поштових систем Австралії [103; 108], Шотландії [84; 87] та Індії [95]. Ці роботи містять цінні посилання на архівні документи, а також дали можливість авторам цієї роботи отримати доступ до нормативних документів, які регламентували діяльність поштових систем зазначених країн, в оригінальній редакції.

Окреслений нами список досліджень, присвячених питанню вивчення історії Королівської поштової служби Британської імперії, свідчить про високий ступінь вивченості зазначеної тематики серед зарубіжних авторів,

переважно – науковців з Англії, Шотландії, Ірландії, Канади та Сполучених Штатів.

Проте аналіз вищезазначених наукових праць дозволив нам вибудувати нашу роботу на основі дослідження недостатньо висвітлених в наукових колах аспектів обраної теми дослідження. Зокрема, поза увагою більшості дослідників залишилась роль Королівської пошти як ключового провайдеру інформаційного обміну на окремих етапах становлення та розвитку Британської імперії. Також, в переважній більшості автори зазначених робіт не враховують значення інформації та її вплив на формування Британської імперії, як єдиної держави. Притому, що діяльність Королівської пошти на різних етапах розвитку імперії гарантувала функціонування єдиного британського інформаційного поля та розвиненої логістичної системи, без яких неможливе існування подібного політичного утворення. Нарешті, згаданими дослідниками практично не досліджено пряму залежність становлення транспортних шляхів імперії та розвитку Королівської пошти на окремих етапах становлення Британської імперії. Окреслені аспекти будуть розглянуті нами у даній роботі.

1.2. Огляд джерельної бази дослідження

З метою вивчення процесу історичного становлення та розвитку Королівської поштової служби Британської імперії, нами було проаналізовано архівні документи з теми, а також інші види джерел. Переважна більшість документів, опрацьованих нами під час дослідження, були оцифровані, що полегшувало наш доступ до першоджерел. Англійські, ірландські та шотландські веб-сайти надають безкоштовний доступ для дослідників, які займаються вивченням поштової системи колишньої імперії, що у значній мірі сприяє дослідженню в рамках цієї тематики.

З метою впорядкування та систематизації нашої роботи з першоджерелами, ми об'єднали їх у кілька груп (за тематикою інформації, яку вони містять):

- 1) законодавчі акти, які стосуються організації роботи та інституалізації Королівської поштової служби;

- 2) джерела, що висвітлюють статистичні дані (дають кількісну характеристику роботи британської пошти на окремих етапах її розвитку) та принципи роботи Королівської поштової служби Британської імперії;
- 3) джерела, що містять інформацію щодо формування та особливостей функціонування поштових систем заокеанських колоній Британії, а також окремо – Шотландії та Ірландії;
- 4) приватне листування (оцінка роботи Королівської пошти її клієнтами);
- 5) матеріали архівів Британського музею пошти та Національного архіву Британії, як висвітлюють окремі аспекти становлення поштової служби на території Британії та імперії;
- 6) джерела, які дають характеристику становленню транспортної системи та комунікацій Королівської пошти.

Перша група джерел є базовою для нашого дослідження, адже саме з моменту появи офіційних державних актів, які стосуються питань функціонування та організації поштового зв'язку на території Британії та імперії в майбутньому, можемо говорити про факт офіційного заснування поштового сервісу в зазначеній державі.

Офіційний сайт британського уряду [Legislation.gov.uk](http://legislation.gov.uk) [15; 25] та урядовий портал [AIM 25](http://aim25.gov.uk) [26] надають вільний доступ до документів, які регулювали і продовжують регулювати діяльність Королівської пошти. Акт Генріха VIII «Про впровадження посади Головного поштмейстера», поштові закони 1840-х років, закон «Про пошту» 1969 року – усі ці документи можна отримати в оригіналі онлайн на зазначених ресурсах. Більш того, зазначені сайти надають доступ до текстів законів, які регулювали діяльність та організацію поштових систем у заокеанських володіннях імперії, а також на території Шотландії, Ірландії та Уельсу.

В свою чергу, на офіційному сайті британського парламенту також міститься велика кількість законодавчих актів, які напряму стосуються питань організації діяльності Королівської поштової служби на території Британії та її колоній [11; 22; 33; 34; 41]. Документи, оприлюднені на сайті Всесвітнього

поштового союзу, містять цінну інформацію, яка стосується особливостей протікання та результатів робітничих страйків поштарів у другій половині ХХ ст. [50; 29]

Друга група джерел висвітлює результати діяльності Королівської пошти на різних етапах її розвитку, виражених у кількісних показниках [39]. Статистика роботи британської пошти, починаючи з ХVІ ст., ґрунтовно викладена на сайті Британського музею пошти. Дані систематизовані за хронологічним принципом, що полегшує їх обробку [2; 17; 20; 21; 28; 32; 37; 44; 47; 48].

В свою чергу, офіційний сайт Королівської поштової служби [36] надає вільний доступ до фінансових звітів пошти, які почали складати з ХVІІІ ст.[6] Також, на цьому ж сайті ми отримали доступ до загальних щорічних звітів з роботи Королівської пошти, починаючи з 1950-х рр. ХХ ст. [23; 35; 49] Ці звіти висвітлюють як фінансову складову роботи компанії, так і кількість клієнтів та оброблених відправлень.

До третьої групи джерел належать файли поштового відділення Австралії, які містять цінну інформацію, що стосується особливостей організації поштового зв'язку на території материка [3; 27]. Документи та мемуари, розміщені на сайті Британського музею пошти, дають змогу дослідити становлення пошти на території Індії за часів панування англійців на території цієї країни [30]. До цієї групи також належать окремі листи, автори яких торкаються питань налагодження поштового зв'язку на території Ірландії [5], Шотландії [4; 14] та США [18; 19] у Вікторіанську епоху. Цінним джерелом є інтерактивна карта подорожі Г'ю Фінлі [13] – одного з «батьків-засновників» поштових систем Північної Америки та Канади. Окрім схематичного зображення шляху, який подолав Г. Фінлі, вона містить записи з його щоденників, в яких автор розповідає про проблеми та успіхи на його шляху до створення американської пошти.

Четверта група джерел є найважчою для обробки, проте найціннішою за інформаційним потенціалом. Опрацьовуючи онлайн-архіви, ми мали вільний

доступ до кількох сот листів, які хронологічно охоплюють XVI – початок XX ст.[4] В результаті обробки великої кількості приватної кореспонденції, ми мали змогу отримати суб'єктивну оцінку клієнтів роботі Королівської пошти, визначити її досягнення та невдачі, а також, за тематикою листів, встановити ключові проблеми, які турбували британців протягом зазначеного хронологічного періоду.

Вже згадувані нами матеріали архіву Британського музею пошти та Національного архіву Британії, крім вищезазначених документів, надають вільний доступ до великої кількості ілюстративного матеріалу (фото, постери, плакати, листівки, марки) [16; 31; 38; 40; 43; 45; 46], аналіз якого дозволяє глибше зрозуміти місце пошти в житті британців, встановити її соціальну роль. Джерела, отримані з цих онлайн-ресурсів, дають змогу проаналізувати процес формування британського інформаційного поля та культурного бренду Королівської поштової служби, як невід'ємної частини культури загальнобританської.

Остання група джерел висвітлює проблему розвитку транспорту та комунікацій в рамках Королівської поштової служби. Зокрема, онлайн-архів BT Archives містить каталог фото, присвячених налагодженню поштового зв'язку з метою обслуговування потреб британських військових корпусів протягом Першої Світової війни. Крім того, на даному ресурсі можна опрацювати законодавчі акти, які регламентують діяльність Королівської пошти в умовах Великої війни [7]. В свою чергу, цінну інформацію щодо реформування поштової справи на території імперії містять роботи Р. Хілла, який заклав основи сучасної поштової системи та її логістики [8; 9].

Інше джерело – документ «The Post Office and The Electric Telegraph» [42] – письмова пам'ятка кінця XIX століття, покликана пояснити клієнтам британської пошти усі переваги нового телеграфного зв'язку. Даний документ містить детальну характеристику телеграфної системи Британії станом на кінець XIX ст., проте є досить тенденціозним, адже містить переважно заклики до «переходу» на досить ненадійний в той час телеграф замість листування.

Офіційний сайт австралійського філателічного товариства надає вільний доступ до зображень марок та конвертів британської пошти австралійського зразку, що дає змогу прослідкувати процес розвитку пошти на цьому континенті [3]. Додатково з метою розширення уявлення про специфіку роботи Королівської пошти сьогодні, нами були переглянуті документальні фільми, присвячені висвітленню ключових особливостей функціонування Ройал Мейл [10; 12].

Таким чином, в даній роботі нами було залучено максимально широкий спектр історичних джерел та наукової літератури, які містять пряму чи опосередковану інформацію, що стосується зародження, розвитку та становлення Королівської поштової служби Британської імперії. Результати аналізу інформаційного потенціалу опрацьованих документів та наукової літератури свідчать про високий ступінь затребуваності тематики в середовищі наукової спільноти.

1.3. Методологічні засади роботи

Дана дослідницька робота базується на наукових принципах всебічності (історія становлення та розвитку Королівської поштової служби розглядається як частина процесу становлення системи поштового зв'язку на території Британської імперії), історизму (предмет дослідження розглядається у контексті його історичного розвитку), комплексності (аналіз історичних джерел англійського, шотландського, ірландського, австралійського походження), об'єктивності (опора лише на аутентичні історичні джерела, спроба мінімізації суб'єктивного фактору).

У даній роботі нами було використано низку загальнонаукових та спеціально історичних методів дослідження.

Описовий (нарративний) метод є одним з найважливіших у нашому дослідженні, адже, з огляду на широкі хронологічні рамки (XVI-XX ст.), нам необхідно виокремити і описати ключові етапи процесу становлення та розвитку Королівської поштової служби Британської імперії з метою формування цілісного уявлення про предмет дослідження.

Системний метод був використаний для більш детального вивчення кожного елемента системи Королівської поштової служби Британської імперії. Елементами системи є держава-спонсор, яку уособлює британський монарх, безпосередньо Головний поштамт (та його локальні відділення і персонал), клієнти британської пошти та законодавчі акти, що регламентували процес функціонування Королівської поштової служби. Окреслені елементи утворюють нову якість-систему, що представляє собою сервіс з надання поштових послуг на території Британської імперії. За відсутністю зазначених елементів, дана система перестає існувати: за відсутністю спонсора-держави Королівська поштова служба (фактично до другої половини ХХ ст.) була би позбавлена засобів до існування; без наявності центрального керівного органу – Головного поштамту – та системи поштових відділень і персоналу, що їх обслуговували, поштова система імперії не змогла би існувати як окремий сервіс з надання послуг з інформаційного обміну; втративши клієнтську базу, поштова служба не отримала би загальнодержавного значення і не мала би глобального впливу на розвиток поштової справи; за відсутністю законодавчої бази, що регламентувала окремі аспекти функціонування Королівської поштової служби Британської імперії та надавали їй ексклюзивні права на надання поштових послуг на територіях, підконтрольних британській короні, служба б прогнала конкуренцію значно дешевшим, хоч і менш надійним, приватним перевізникам.

Аналіз та синтез використовується у даному дослідженні комплексно при вивченні історичних джерел, в яких знаходимо перші свідчення встановлення поштового зв'язку як на території британських островів, та і на території найбільших імперських колоній. Аналізуючи фрагментарні згадки, виявлені у джерелах, що стосуються початку налагодження інформаційного обміну в письмовому та усному вигляді на території Британії, робимо висновок про зародження «прапоштової» системи на території британських островів ще з періоду Середньовіччя.

Також, аналізуючи процес впровадження поштових реформ на окремих етапах становлення Королівської поштової служби Британської імперії, ми мали змогу встановити закономірності прогресу зазначеного сервісу та прослідкувати його еволюцію з придворної послуги до компанії загальноімперського значення.

Окремо вивчивши процес становлення поштових систем найбільших колоній імперії, що створювались за зразком англійської, ми мали змогу використати синхронний аналіз з метою встановлення особливостей функціонування поштового зв'язку в різних частинах імперії в єдиній часовій площині.

Щодо спеціально історичних методів, то у даній роботі нами був використаний, в першу чергу, ретроспективний метод. Це дозволило дослідити процес становлення Королівської поштової служби та її дочірніх сервісів від його початкових стадій (служба гінців-«месенджерів» при королівському дворі в середньовічній Англії) і до кінця ХХ ст. (компанія-монополіст з надання поштових послуг на території Британії).

З метою всебічного вивчення питання оцінки приватними клієнтами якості послуг Королівської пошти, виявлення недоліків в її роботі, ми звернулись до опрацювання даних, отриманих не лише з листування чоловіків, але й з кореспонденції, створеної жінками у XV-XX ст. Це дало змогу не лише визначити ключові недоліки в роботі британської пошти, зазначені представниками обох статей, але й окреслити тематику та змістове наповнення листів як чоловіків, так і жінок протягом окресленого хронологічного періоду.

Історико-компаративістський метод було використано для порівняння окремих аспектів формування та функціонування поштових систем на території найбільших колоній Британської імперії, а також – на території метрополії.

Історико-генетичний метод дозволив нам дослідити процес зародження та становлення Королівської поштової служби Британської імперії, як на території британських островів, так і на території найбільших імперських колоній;

виділити ключові особливості розвитку поштових систем колоній в рамках функціонування загальноімперської пошти.

Комплексне та ефективне застосування вище окреслених наукових принципів та методів дало нам змогу розкрити ключові закономірності історичного розвитку Королівської поштової служби Британської імперії в межах окресленого хронологічного періоду, вирішити поставлені перед нами дослідницькі завдання.

Таким чином наявна наукова література, залучені нами джерела та методи дослідження дозволять в цілому вирішити поставлені у нашому дослідженні завдання та досягти його мети.

РОЗДІЛ 2.

РОЗВИТОК ПОШТОВИХ КОМУНІКАЦІЙ БРИТАНІЇ У ДОІМПЕРСЬКИЙ ПЕРІОД (XIII – ПОЧ. XVII ст.)

2.1. Перші професійні поштові службовці та їх функції

Історія Королівської поштової служби Британської імперії бере початок у XVI ст., в 1516 році, коли король Англії Генріх VIII (1509-1547) офіційно впроваджує посаду «Master of the Posts» (укр. «Головний Поштмейстер») [23]. Однак ще до цього, починаючи з XIII століття, в джерелах зустрічаються згадки про існування системи поштових комунікацій на території Британії, встановлених як для особистого користування короля, так для передачі офіційних листів і документів від імені королівського двору.

Практично до першої половини XVII століття поштовий зв'язок здійснювався за допомогою королівських посланців (англ. “messengers”). Вивчення англійського «месенджерства» доби Середньовіччя досить складне, адже спирається на обмежену кількість історичних джерел.

Тим не менш, казначейські записи про платежі та витрати англійських королів, що збереглися в архівах британського парламенту, дають нам ґрунтовні підстави стверджувати, що вже на кінець XII – XIII століття посланців виокремлювали як окрему групу при дворі. Вже за правління Генріха III (1216—1272) королівських гінців називали «*nuncius regis*» («посланник короля») та «*cursor*» («бігун») [81, с. 38]. Представники обох підгруп, не дивлячись на схожі функції – оперативна доставка королівської кореспонденції – різнилися за способами досягнення зазначеної мети.

«Посланник», або «нунцій», являв собою гінця, який мав коня для своєї роботи. До того ж кінь належав «нунцію» та знаходився під його опікою.

«Бігун», або «кур'єр» (з сер. XVII ст. англійці запозичають цей термін з французької мови), в свою чергу, мав нижчий статус від «нунція» і не мав власного коня, ймовірно, з огляду на власний матеріальний стан. Саме тому представники цієї підгрупи месенджерів працювали пішки.

Також, за правління того ж Генріха III вперше було введено уніформу для королівських посланців. Зображення цієї уніформи знаходимо у пізнішому документі – Казначейській книзі британського двору, у записі від 1360 року [34]. Паралельно зі згадкою про «королівських месенджерів», на сторінці подається графічне зображення двох чоловіків (див. Додаток А). На малюнку чітко видно зображення вершника-«нунція» і «кур'єра», який рухається пішки. Також бачимо сумки, накинуті через плечі вершника та «футмена». Імовірно, такі сумки використовувались для перевезення королівської пошти. Що характерно, обидва чоловіки одягнені в лівреї – особливу форму придворних слуг, яка з'явилась в Англії в епоху Середньовіччя.

Обов'язки «месенджерів» були досить різноманітними. Насамперед, посланці забезпечували регулярний канал обміну інформацією між королем і його підданими з питань адміністративної роботи королівського двору. Постійним обов'язком «месенджерів» було доставляти письмові розпорядження, накази й інструкції монарха представникам королівської влади на місцях. Єпископи та феодали також часто спілкувалися з королем через посланців, але заможніші лорди зазвичай мали своїх власних гінців.

Часто посланці виконували доручення короля із зарубіжної доставки. Іноді гінець, який працював за кордоном, міг виконувати роль шпигуна у іноземній державі, адже посланці мали безпосередній доступ до королівського двору конкретної країни. В той же час, іноземні «месенджери» в Англії часто розглядались як потенційні шпигуни, а отже, знаходились під постійною підозрою при дворі. Посланці могли також перевозити цінні речі та гроші, але, з огляду на постійну небезпеку з боку злочинців або військовий стан у тих чи інших землях, подібна практика була рідкістю.

«Месенджери» також були відповідальними за донесення королівських усних прокламацій, доручень та промов. Саме тому королівський посланець мав бути не лише майстерним вершником, але й вмілим оратором. Починаючи з XIII століття, коли король мав необхідність скликати парламент, він

оголошував про цей намір, розсилаючи посланців з усними та письмовими запрошеннями для лордів [69, с. 56-57].

Існувало три основних «джерела» набору посланців до королівського двору. Перший і «найпрестижніший» та найоптимальніший для монарха, призначити досвідченого посланця, який вже мав досвід роботи при дворі заможного феодала або при релігійному закладі, де він отримав необхідну підготовку і продемонстрував свою здатність виконувати поштові доручення.

Другий спосіб – призначення королівського посланця з-поміж інших придворних слуг. Найчастіше обирались ті, хто мав військовий досвід і, обов'язково, досвід їзди верхи [64, с. 37].

Третій шлях, найдовший, полягав у тренуванні та практикуванні «кур'єра», який був вже обслуговував систему обміну письмовими чи усними повідомленнями, але на нижчому рівні – в якості «футмена». При цьому передбачались витрати на його подальше спорядження та утримання при королівському дворі.

Для тих посланців, хто був обраний першим шляхом, служба при царському дворі вважалась більш привілейованою, ніж служіння лорду або єпископу. Адже, як ми зазначали вище, «месенджер» користувався повагою та високими статусом серед іншої придворної прислуги. Аналогічні привілеї міг дістати «месенджер» з другої зазначеної нами групи.

Аналізуючи третій спосіб зайняття посту королівського посланця, то, по суті, цей шлях був радше був виключенням, аніж закономірністю. Королівський двір, заповнюючи вакансію гінця, зупинявся лише на перевірених, досвідчених особах, адже доручення, які отримував «месенджер», часто мали, без перебільшення, державне значення [75, с. 18].

Для того, щоб проаналізувати становище посланців при королівському дворі середньовічної Англії, розглянемо два аспекти. По-перше, нам необхідно встановити, до якої «групи» придворних слуг належали королівські посланці. По-друге, ми зробимо спробу розглянути ієрархію стосунків всередині групи самих королівських «месенджерів».

Перший аспект вимагає від нас аналізу конкретних показників, за якими ми можемо виділити королівських посланців як окрему «групу» придворної прислуги з метою порівняння їх з іншими «групами», які обслуговували королівський двір Англії у середні віки.

Одним з найефективніших таких показників виконуваної ролі при дворі є розмір заробітної плати «персоналу». Заробітна плата не була єдиним джерелом доходу королівської прислуги, але ранжування зарплатні дасть нам можливість простежити «ієрархію» придворної прислуги.

Розглянемо «ієрархію» прислуги при дворі Едуарда II (1307-1327) [39, с.176-178]. На вершині була група керуючих «офіцерів», «діячі національного значення»: камергер, скарбник, стюард і хранитель секретної печатки, які зазвичай отримували «від 8 до 20 фунтів на рік».

Другий рівень – «serjeants-at-arms» («озброєні сержанти» - придворна охорона) які отримували 12 пенсів у день.

Наступні два рівні також представлені відповідно двома різними групами придворних охоронців та арміяцями (пішими лучниками та піхотою). Представникам першої виплачувалось $7\frac{1}{2}$ пенсів на день, плюс їх забезпечували двома комплектами одягу на рік або виплатою, еквівалентною наданому одягу – 46 шилінгів 8 пенсів. Інша група «сержантів» отримувала 4 пенсів у день і два комплекти одягу на рік (або 40 шилінгів виплати).

Представники передостаннього рівня «ієрархії» – працівники королівської канцелярії – отримували 2 пенса на день з одним набором одягу на рік (або 1 марка на рік) плюс 4 шилінги 8 пенсів на купівлю взуття.

Конюхи, кухарі, покоївки мали найнижчий ранг, отримуючи $1\frac{1}{2}$ пенса на добу.

Для посланців характер їхньої заробітної плати поступово змінювався протягом XIV ст. Вона спочатку функціонувала як компенсаційний платіж, з метою оплати тих днів, які посланці чекали при дворі, а з сер. XIII ст. перетворилися на виплату, що нагадувала заробітну платню в сучасному

розумінні [81]. Тим не менше фіксованої ставки до XIV ст. «месенджери» не мали.

У казначейських сувоях королівського двору від 1376 р. зазначається про розпуск парламенту («Доброго парламенту») та найняття посланців з метою проінформувати про це лордів. Королівські «месенджери», Джон Кук (Кок, або Кока), Джон Еліот і Вільям Хардінг отримали свої виплати, у розмірі від однієї марки до більш ніж 1 фунта стерлінгів, за виконані доручення [34].

У жовтні 1376 р. три згаданих посланця разом з іншим на ім'я Джон Нуселі, отримували 4½ пенса на день, коли вони були при дворі, але не виконували конкретних доручень монарха.

Розміри платні змінювались з часом, як правило, з тенденцією до зростання, якщо хронологічно наближатись до кінця правління ще Едуарда I (1272-1307). Наприклад, месенджери цього монарха в кінці тринадцятого століття отримували тільки ½ пенса у день, але на кінець його правління зарплатня посланців збільшилась до 3 пенсів на день. Для порівняння, двадцять чотири піших лучники, також отримували плату в 3 шилінги на день кожен [68, с. 103].

За часів правління Едуарда III (1327-1377) «ставка» посланців складала 4½ пенса в день; така платня залишилась незмінною й за правління Річарда II (1377-1399) та протягом, в цілому, наступного XV століття. Посланці Едуарда IV (1461-1470, 1471-1483), наприклад, отримували платню у 3 пенси на день, якщо не мали службових доручень і 5 пенсів на день, якщо виконували королівське доручення [81, с. 70].

Значно більшу плату могли отримати месенджери в певних політичних умовах, коли король мав частіше користуватись їх, посланців, послугами. Мова йде, звичайно, про військові конфлікти. Відповідно до королівської постанови від 1347 року, посланці Едуарда III отримували 6 пенсів на день в умовах, коли Англія перебувала у стані війни [34]. Вірогідно, під час перемир'я, посланці отримували нижчу оплату своєї праці, хоча в цьому документі фіксована «ставка» на утримання, згадана нами вище, не наводиться.

Підсумовуючи, якщо хронологічно охопити XIII-XIV століття, то месенджери на початку цього періоду отримували 3 пенси в день, а на його кінець – 4½ пенса на день, плюс додатково 1 марку на рік для покупки одягу та 4 шилінги і 8 пенсів – для покупки взуття.

Якщо порівняти «ставки» посланців з вищенаведеними нами «рівнями» доходів королівської прислуги в Англії у XIII – XIV століттях, найдоцільніше нам розмістити королівських месенджерів між третьою і четвертою групами, ймовірно, ближче до четвертої, адже, як ми зазначали вище, посланці за оплатою наближались до королівських армійців (піхоти та лучників). Тому ранг месенджерів, спираючись на аналіз історичних джерел, найдоцільніше зарахувати у нижню частину середини ієрархії королівської прислуги: нижче, від згаданих «сержантів» та офіцерів, але вище за дрібніших службовців (конюхів, кухарів тощо). Як ми вже переконались, найчастіше, спираючись на статистику заробітної плати, месенджери знаходились на рівні армійських службовців короля, представлених дрібними землевласниками – йоменами.

Таким чином, пост «нунція» або «месенджера» починаючи вже з XIV століття користується повагою та попитом при монаршому дворі. Починаючи з XII століття, посланці з окремих відчайдухів, які виконували поодинокі доручення з передачі інформації у письмовому чи усному вигляді перетворювались на досить впливову соціальну групу при дворі короля Англії, у чому ми переконались, аналізуючи дані англійських середньовічних казначейських сувоїв.

Як ми могли переконатись, у XIII – XV століттях в Англії передача письмових і навіть усних повідомлень користувалась неабиякою популярністю. По-перше, це впливало з прямої необхідності короля керувати своєю державою. Середньовічна Англія представляла собою феодальну державу, якою у XIII – XV століттях керувати з одного адміністративного центру було нереально [85, с. 27-29]. У окреслений хронологічний період королівський двір мав постійно переїжджати з міста до міста для підтримання власної влади, тому необхідність у передачі розпоряджень та інформування в разі війни була вкрай

важливою. По-друге, міжнародний обмін інформацією набував вже більшого значення. Як передача усних чи письмових повідомлень, так і шпигунство – ось головні функції посланників англійського короля в середні віки.

Проте ми не маємо прямих свідчень про використання посланців для приватної кореспонденції тих самих селян. Деякі дослідники переконані, що такі зв'язки могли існувати, проте у досить обмеженій кількості [80, с. 233-234; 93, с. 129-132]. Часто, для передачі повідомлень чи посилок використовувались подорожуючі, які проїжджали через населений пункт, або солдати, які йшли у похід. Але в цілому питання пересилання письмових повідомлень чи посилок представниками селянства у період середньовіччя залишається відкритим для дослідження.

Тим не менш у XIII-XV століттях в Англії інформація вже має свою ціну, про що свідчить досить високий статус королівського посланця порівняно з іншими представниками монаршого двору. Проте стійких шляхів сполучення для передачі цієї інформації, а також державного органу, який відповідав би за це ще не існувало. Тому інституалізація пошти стала лише питанням часу. Перший крок до цього був зроблений за часів правління Генріха VIII (1509-1547), коли було вперше офіційно затверджено пост Генерального (Головного) Поштмейстера Англії.

2.2. Головний Поштмейстер та його повноваження

Сер Брайан Тьюк (помер 1545 р.) вважається першим службовцем, хто зайняв пост Головного Королівського Поштмейстера (див. Додаток Б). Казначейські записи містить положення від 1516 року, у якому «наказувалося виплачувати 100 фунтів стерлінгів на рік серу Брайану Тьюку за його роботу на посту Генерального Поштмейстера...» [34] З цієї дати починається історія Королівської Поштової служби.

Він призначав поштарів, або заступників поштових керівників, як їх назвали пізніше, і відповідав за виконання ними їх обов'язків. Усі листи, доставлені королівськими месенджерами, надходили до нього, і після того, як Генеральний Поштмейстер відсортовував їх особисто, вони надходили до

отримувачів при дворі. На початок XVI століття месенджери мали зарплатню, що варіювалась від 1 до 2 шилінгів на день. Оплачував їхню роботу Поштмейстер особисто від імені корони [105, с. 198].

На додаток до вищезазначених обов'язків, сер Брайан відповідав за догляд за конями, які використовувались для перевезення кореспонденції.

Також, Генеральний Поштмейстер відповідав за стан та безпеку поштових сполучень на території Англії. Якщо виникали проблеми подібного характеру, Поштмейстер мав повідомити короля з метою вирішення проблеми. Детальніше про шляхи сполучення та методи перевезення пошти ми поговоримо у наступних розділах нашої роботи. Ключові поштові шляхи були забезпечені змінними конями та «поштарями» протягом всієї дороги. Там, де не існувало регулярних поштових доріг, містечка чи села повинні були забезпечити посланців кіньми [10]. І це також було частиною обов'язків Поштмейстера: перевіряти виконання містечками цих повинностей перед королем.

Залишаючи аналіз керівництва Королівською поштовою службою, варто зупинитись на термінах, які використовувались для позначення рядових поштарів в Англії з першої половини XVI століття, щоб краще зрозуміти їх функції. У письмових джерелах окресленого хронологічного періоду зустрічаємо більш широкий спектр поштових посад. «Поштарі», які працювали на регулярних старих маршрутах, отримували фіксовану щоденну заробітну плату називались «ordinary post» («звичайні поштарі»). Якщо ж, наприклад, королівський лист мав дістатись Дувру, а «звичайний поштар» відбув у Лондон, наймали «спеціального поштаря» («occasionaly postman»). Він не мав постійної посади, йому платили лише за конкретне виконане доручення. Поштарі, які займались перевезенням кореспонденції між Лондоном та королівським двором, який знаходився «на виїзді», називались «дворовими поштарями» [41]. «Extraordinary postman» («надзвичайний поштар») займався перевезенням персональної кореспонденції між монархом та Лондоном, якщо перший знаходився у від'їзді з державних справ чи на війні [23].

Вищезазначені дані свідчать про досить високу організацію поштової справи Англії на рівні королівського двору, починаючи з першої половини XVI століття. За виконанням обов'язків кожного з поштарів слідкував, звичайно, Генеральний Поштмейстер. Проте, він не мав жодних повноважень, що стосувались призначення чи зміщення посадових осіб, які перебувала в його відомстві. Те ж саме стосувалось призначення, збільшення чи зменшення жалування власним підлеглим. Будь-які рішення Поштмейстера мали бути затверджені королем.

Не дивлячись на досить обмежені «ініціативні повноваження» Генерального Поштмейстера, англійська пошта протягом XVI століття переживала період піднесення. Зростала міжнародна кореспонденція. У окреслений хронологічний період існувало три способи відправлення листа з Англії на континент: Королівською поштою (поштмейстер та його поштарі), іноземною поштою (поштарями-іноземцями) та через торговців [5, с. 380-391]. Приватно, відправники часто домовлялись про доставку листа з мандрівниками чи торговцями, передача пошти для яких не була головним ремеслом.

Королівська пошта займалась лише кореспонденцією двору, отже великий об'єм приватного листування та посилок було покладено на інші дві групи «поштарів». Цікавий конкретний випадок міграцій, який у значній мірі посприяв розвитку поштової справи у Англії. У другій половині XV століття велика хвиля італійських торговців прибули в Англію, але масово так і не осіли у цій країні. Проте їх бізнес – продаж італійського одягу – почав стрімко розвиватись, тому італійці терміново потребували постійного поштового зв'язку з батьківщиною – джерелом товару [54, с. 56-63]. Аналогічні потреби мали голландські та іспанські торговці.

У першій половині XVI століття, з дозволу короля, іноземні торговці в Англії заснували власну поштову систему між Лондоном та континентом. Вона отримала назву «Foreign (or Strangers') Post» («Іноземна Пошта»), керувалась Головним Поштмейстером, обраним італійськими, голландськими та іспанськими торговцями поміж себе, але з затвердження короля [66, с. 209-213].

Дана служба припинила своє існування у 1591 році, коли було заборонено займатись поштовими перевезеннями в інші країни всім, крім Королівської служби. Проте, дана заборона не припинила поштовий потік, який, фактично, проводився тими ж торговцями та приватними особами нелегально [109, с. 23].

Зі смертю Сера Тьюка (1545 р.) і до кінця правління Єлизавети I (1558-1603) поштова служба Англії не зазнала серйозних змін. Проте виплати «спеціальним посланцям» (згадані «екстраординарні») були набагато більше, ніж за часів правління Генрі. У 1549 році був виданий ордер, який уповноважував сера Джона Мейсона (Головний Поштмейстер) сплачувати 400 фунтів стерлінгів «спеціальним посланцям, які використовувались протягом літа (малось на увазі року)». Якщо фінанси залишались, було доручено «використовувати їх для виплат заборгованостей за звичайними посадами» [26].

На розвиток Королівської Поштової служби вплинула діяльність наступника Мейсона на посту Головного Поштмейстера Томаса Рендолфа (1568-1590). Кожне поштове відправлення з королівського двору чи отримана посылка відтепер мала етикетку. На цій етикетці відправник, отримувач та усі ланки поштарів мали написати день і годину, коли пакет потрапив до рук відповідної особи. Головний Поштмейстер повинен був додатково зробити аналогічні записи у спеціальний журнал [41]. Дані правила поширювались лише на кореспонденцію в межах Англії. Очевидно, що це перший «трекер» (відстеження відправлення) в історії Британської Королівської Поштової служби.

Лорд Стенхоуп та його син і онук займали посаду поштмейстерів до 1621 року (з 1590 року). Під час управління Королівською Поштою Стенхоупа-«середнього» у 1603 р., останньому році правління королеви, усі поштарі почали отримувати додаткову щоденну плату, щоб забезпечити себе двома шкіряними сумками, облицьованими бавовною. До того ж, поштар повинен був мати спеціальний ріг, у який він дув кожного разу, коли він зустрічав будь-кого на дорозі або чотири рази на кожну милю.

Сумка з листами не затримувалась в одного поштаря більше ніж на 15 хвилин, передавалась наступному на поштовій дорозі. Пошта мала перевозитись зі швидкістю 7 миль на годину (11 км/год) влітку та п'ять миль на годину (8 км/год) взимку [114, с. 135].

Варто зазначити окрему локальну реформу Стенхоупа, яка, проте, в значній мірі вплине на розвиток пошти в майбутньому. У 1618 році він наказав мировому судді Саутворка (район центрального Лондона) допомогти у доставці листів представнику Королівської пошти. Для цього, за два роки, було призначено 2 листоноші для доставки листів, які стали першими представниками своєї професії [71, с. 653-654].

Впровадження даної реформи свідчить про прагнення Поштмейстера та корони убезпечити власні поштові сполучення, а також прискорити пересилку відправлень. До того ж варто відзначити важливий момент появи певних стандартів, окреслених нами вище. Це вказує на зародження правил та «кодексу» майбутньої державної компанії «Королівська поштова служба».

Не забував Головний поштмейстер й про міжнародний напрямок поштового зв'язку. На початку XVII століття він призначає іноземця де Квестера на посаду Королівського Поштаря з заморських справ («King's posts beyondseas»). До 1635 року іноземна та внутрішня пошта перебувала під відомом окремих посад: Генерального Поштмейстера та Королівського Поштаря з заморських справ відповідно. До того ж частина видатків на утримання посту Стенхоупа тепер виділялись й на відомство де Квестера. Надалі, повноваження Генерального Поштмейстера перейдуть до видатного діяча англійської пошти Томаса Уізерінгса, за часів якого Англійська королівська поштова служба стане доступною й для приватних осіб у 1635 році. Про це піде мова у наступному розділі нашої роботи.

2.3. Становлення інфраструктури Королівської поштової служби

Для більш глибокого розуміння становлення англійської пошти у доімперський період (XIII – перша половина XVII ст.), необхідно опрацювати ще один важливий аспект, а саме – розвиток шляхів поштового сполучення.

Дороги займають ключове значення у поштовій системі, адже завдяки ним відбувається передача кореспонденції. Від того, наскільки розвинена поштова логістика, залежить швидкість, якість та безпека поштових відправлень.

Починаючи з XIII століття у джерелах згадуються поштові шляхи, встановлені між Лондоном та Дувром – англійським портовим містом [81, с. 45]. Непрямі свідчення вказують на наявність спеціальних поштових доріг. Вказується на наявність змінних коней та «месенджерів» протягом «всього шляху (поштового)» [85, с. 28-29]. Отже, постійні поштові шляхи в Англії почали формуватися ще з XIII століття.

Проте, деякі дослідники небезпідставно ведуть історію британських поштових доріг з початку нашої ери, а саме – з доби панування Риму на території Британії [66, с. 15-17]. Станом на II століття володіння римлян на території британського острова тягнулись фактично до території сучасної Шотландії, закінчуючись валом Антоніна – спорудою з каменю та торфу, що відділяла «римський світ» від «дикої» Каледонії. Ознайомившись зі схемою тодішніх римських доріг на території Британії і проаналізувавши ключові поштові «артерії» британського острова стає очевидним факт наслідування англійцями логістичних здобутків римлян (див. Додаток В). Тим не менш, дані шляхи сполучення у римську добу мали суто мілітаристське призначення.

Повертаючись до історії безпосередньо поштових доріг Британії, маємо найбільш детальні та ґрунтовні свідчення, починаючи з XVI століття. Зокрема, сер Брайан Тьюк у своєму листі від 1533 року зазначав, що «єдиними дорогами в королівстві, якими регулярно йшла пошта», були шляхи з Лондона в Дувр і з Лондона в Бервік (аналогічно до Дувра, портове місто на півночі Англії, сучасне найпівнічніше місто Англії). Дорога до Бервіка використовувалась з 1509 року, але, очевидно, вийшла з експлуатації на момент написання Тьюком його листа, де він вказує на її «занедбаність» [18].

Регулярний поштовий зв'язок також було встановлено між Лондоном і Портсмутом (також портове місто), коли там базувався королівський флот.

Шлях було умовно виключено з-поміж регулярних, коли королівська флотилія залишила вищезгадане портове місто [67, с. 34].

У 1580 році «кінь та чоловік» були надані для сполучення між Брістолем та Лондоном [23]; лише у наступні десятиліття було прокладено поштовий шлях з Лондона до Ексетера та з Ексетера до Плімута.

Очевидно, що ключові поштові шляхи Англії формувались з метою інформаційного з'єднання Лондону та портових міст, з метою передачі міжнародної кореспонденції чи наказів королівському війську. Тому, станом на XVI століття, поштові дороги мали як політичне, так і економічне значення.

Варто зазначити, що у окреслений хронологічний період листоноша не доставляв листи отримувачу чи у місто отримувача напряму, він лише передавав лист іншому листоноші на поштовому шляху. Цей «метод» дозволяв зберігати найвищу можливу швидкість доставки кореспонденції, адже поштові коні завжди залишались «свіжими». Проте у джерелах знаходимо численні скарги на затримання поштових відправлень з боку отримувачів [4].

Наприклад, лорд Лайл скаржився, що його лист з Лондона діставався до Алнвіка 5 днів (близько 510 км). Дев'ять днів на доставку від Лондона до Карлайла (421 км) вважалося «забагато». Граф Сасекса жалівся пану Сесілу, що листи з Лондона «ніколи не дістаються Йорку раніше, ніж за три дні» (334 км – відстань між містами). За таблицями миль, які були видані у другій половині XVI століття, середня швидкість кінного поштаря становила 2-3 милі на годину (3-4 км в год). Відстань від Дувра до Лондону (122 км) долалась за 12 годин, з Плімута до Хартфорд Бріджа (прибл. 291 км) за 44 години, з Портсмуту до Фарнхама (132 км) за 5 годин [18].

Проаналізуючи вищенаведені дані, дійдемо висновку, що не завжди швидкість надходження відправлення залежала від відстані, адже очевидні неспіввідношення швидкості та відстані у запропонованих конкретних випадках. Тому, ймовірно багато чого залежало від якості поштового шляху, його безпеки, частоти його використання, оперативності ремонту у випадках надзвичайних ситуацій, досвідченості поштарів, їх обізнаності в межах

власного відрізка поштового шляху тощо. Ознайомитись з термінами доставки листів з Лондону до найбільших населених пунктів Британії можна у додатку (див. Додаток Д).

Станом на початок XVII століття наказом Головного Поштмейстера поштарі повинні були «передавати листи кожні 15 хвилин» (на шляху) та пересуватись зі швидкістю 7 миль на годину влітку та 5 миль на годину взимку (11 і 8 кілометрів на годину відповідно) [72, с. 98]. Такі вимоги встановлювались за ідеальних умов, проте їх важко було виконати.

В підтвердження цього маємо свідчення про чергові скарги в адресу Королівської пошти протягом майже всієї першої половини XVII століття. Секретар Конвей писав секретарю Коуку, що «поштарі мають бути покарані за запізнення» [18]. Керівнику поштового відділення Дувра навіть погрожували тюремним ув'язненням, якщо ситуація не покращиться. Листи або затримувались, або не надходили до отримувача взагалі.

Деякі керівники місцевих поштових відділень, займаючи свої високооплачувані посади, були відсутні на робочих місцях, залишаючи заступників.

Що цікаво, ми маємо свідчення самих поштарів, які визнавали власні запізнення, але жалілися на відсутність мотивації до виконання своєї роботи, а саме – відсутність заробітної платні протягом кількох місяців чи, навіть, років.

У джерелах зустрічаємо свідчення, що одному поштарю не платили протягом двох років, інший не отримував оплату власної праці протягом семи років. Нарешті, у 1628 році було подано петицію до англійської Таємної Ради від імені «всіх поштарів в Англії у кількості дев'яноста дев'яти бідних людей» («all the posts in England, being in number ninety-nine poor men»).

Зокрема, у петиції зазначалось, що заборгованість існує з 1621 року і складає 22626 фунтів стерлінгів, «незважаючи на величезну відповідальність, яку вони (поштарі) несуть за доставку відправлень і коней і їх беззаперечну службу Його Величності» [26]. Проте Рада не задовольнила їхніх вимог, і два роки потому все ще існувала заборгованість держави перед поштарями у

розмірі близько 25000 фунтів стерлінгів [79]. Аналізуючи вищенаведені дані, можемо стверджувати про високий рівень корупції в англійській пошті станом на першу половину XVII століття.

Інший аспект, від якого у значній мірі залежали швидкість доставки пошти в Англії буквально до першої половини XX століття, це – коні. Ці тварини відігравали не останню роль на поштових шляхах на території острівної країни.

Обов'язкове забезпечення поштарів кіньми для виконання службових обов'язків було впроваджено на початку XVI століття наказом Головного Поштмейстера Англії, затвердженого Таємною Радою [23]. На місцях, де існували поштові відділення, поштарі мали самі забезпечити себе кіньми, доглядати та годувати останніх. Проте запис від 1533 року свідчить про незадоволення Головного Поштмейстера Тьюка тим, що, крім як між Лондоном та Дувром, неможливо знайти жодного поштового коня [87, с. 63].

Через кілька років, коли дорога Лондон – Бервік почала користуватись більшою популярністю, на даному шляху кожен поштар мав доглядати одного коня і бути готовим до виконання своїх обов'язків. Ймовірно, що забезпеченість поштарів та виділення коштів на утримання поштових коней також залежало від актуальності того чи іншого шляху сполучення у певний хронологічний період.

Наприклад, у 1542 році, коли стосунки Англії та Шотландії вкотре загострились, кількість кореспонденції та працюючих поштарів між цими країнами зросла. Кожен посланник на цьому шляху повинен був мати трьох готових коней замість одного, але й оплата поштарям у цей час була збільшена, що було, як ми зазначали вище, звичайною практикою для англійського уряду під час військових дій чи політичних криз. Переплата становила 1 пенні за кожен пройдену конем милю (1.6 кілометрів). Також, за таких політичних умов деякі поштарі отримували королівський ордер, який давав змогу конфіскувати коня «на потреби корони» [5]. Свідчень зловживання такими ордерами нами виявлено не було. Але від 1566 року маємо наказ Таємної Ради, що забороняв

видавати ордер особам, які «подорожують» (маються на увазі торговці, мандрівники, які могли перевозити відправлення) не за «справами державними» [41].

Коли самі поштарі були занадто бідними, щоб забезпечити себе конем, іноді їм в цьому допомагав округ чи місто, де вони працювали. У Норфолці, наприклад, кожен з трьох поштарів був забезпечений певною сумою зі скарбниці, яку вони могли позичати без відсотків. У Норвічі ніхто з жителів не мав права брати поштових коней без королівського ордеру. Навіть з цим ордером ніхто не міг їздити на таких конях далі дванадцяти-чотирнадцяти миль (прибл. 19-22 кілометра) плюс заплатити 2 пенса за кожну милю і 6 пенсів тому, хто поверне коня до міста. Жоден кінь не міг переносити сумку, більше десяти фунтів вагою (4.5 кілограма) [14].

Якщо поштарям було потрібно більше коней, ніж вони мали у своїх стайнях, вони могли винайняти їх у сусідів, заклавши повну суму вартості тварини власникові. Термін, під час якого кінь використовувався, ім'я поштаря, що його використовує, дата найму заносились до спеціального журналу, що знаходився на поштовому відділенні населеного пункту. Також залучали свідків для заключення подібних угод.

Часто, маючи королівський ордер, навпаки, інші посадові особи могли винайняти поштового коня. Процедура відбувалась аналогічно до вищеприписаної. Проте часто в джерелах зустрічаємо скарги поштарів на тих, хто орендував у них тварин. Так, поштарі лондонського району Бервік у петиції до Ради заявили, що через «зловживання їздою на поштових конях» багато тварин були поранені і виснажені, а свідки, в присутності яких коні були надані, були «травмовані» [18].

З огляду на вищезазначене, у 1582 році було видано прокламацію, яка забороняла використовувати поштових коней більше одного разу за одним королівським ордером. Оплата, що становила 2 пенса на милю, мала бути виплаченою заздалегідь; у разі відмови сплати оренди, поштове відділення мало право відмовити у наданні службового коня [23]. Іноді у джерелах

зустрічаємо свідчення, коли люди не дозволяли поштарям винаймати коней. Зазвичай, після таких згадок слідують розпорядження до поштарів щодо забезпечення себе необхідною кількістю власних коней [23; 26].

За прокламацією Таємної Ради від 1603 року усі поштарі, які отримували щоденну оплату, були зобов'язані мати та доглядати щонайменше двох коней. Якщо ж вони віддавали власних коней в оренду, назаміну, вони мали брати коней в оренду у іншого поштаря чи приватної особи. Тепер поштарі мали першочергове право надання коня мандрівникам (з державних потреб). Гонорар, зазначений нами вище, зберігався. Один кінь не повинен був переносити вантажі, важчі за тридцять фунтів (прибл. 13-14 кілограм) до ваги вершника [51, с. 79].

З 1609 року «ставка» за оренду поштового коня зросла з двох до трьох пенні на милю. Відтепер орендар не мав право подорожувати поштовим конем далі конкретної поштової області. Поштарі, тим не менш, скаржились на свій обов'язок постачати тварин орендарям, проте, коли вони, поштарі, потребували орендувати тварину, то їм пропонували найгірших коней або відмовляли у оренді зовсім. У свою чергу, приватні особи жалілись, що хтось постійно надавав тварин для послуг пошти, а інші різними шляхами уникали цього. Іноді коні, які були орендовані поштарями, не використовувались останніми, проте власники повинні були сплатити поштарям за утримання тварини у поштовій стайні (що перебільшувало орендну плату за тварину) [18].

Таким чином, починаючи з XVI століття і до XVII століття законодавство, що стосувалось поштових коней та їх користування, постійно змінювалось, в залежності від потреб пошти. Проте, як поштарі, так і винаймачі поштових коней створювали спекуляційні схеми щодо використання тварин.

Останній аспект, на якому ми пропонуємо зупинитись у даному розділі, це встановлення постійних морських міжнародних сполучень Британської Королівської Поштової служби. Такі поштові шляхи активно почали формуватися з XVI століття і були продиктовані політичними змінами в країні

та розширенням сфер впливу майбутньої імперії [70, с. 132-134]. Для нас, як дослідників британської пошти як імперської, даний аспект є вкрай суттєвим.

Першим постійне морське сполучення було встановлено між Англією та Ірландією. Зокрема, поштові витрати від 1598 року передбачали 130 фунтів стерлінгів на утримання корабля, який курсував, доставляючи поштові відправлення, між Холлігедом (уельське місто на півночі країни, головний порт британського острова, через який відбувається перевезення товарів та пасажирів з Ірландії і навпаки) та Дубліном; іноді винаймалось додаткове судно для даного маршруту [74, с. 323].

На початку XVII століття королева Єлизавета I наказала відбудувати порти у Мілфолд-Хейвені (Уельс) та Фалмуті (південний захід Англії) з метою створення додаткового морського сполучення між Англією та Ірландією. Пізніше, у 1649 році головний порт для поштового сполучення з Ірландією був перенесений з Холлігеда у Портінлен.

Безпосередньо на території Ірландії перші поштові сполучення, під патронатом Королівської Пошти, з'явилися у 1640-ві роки зусиллями дублінського поштмейстера Евана Вогана (поштмейстер Ірландії у 1638-1643 роках). Головні дороги включали: південний шлях у Корк та Лімерік; західний шлях у Голуей та Слайго; північний шлях у Белфаст та Лондондеррі. Цими шляхами пошта, доставлена морем з Англії, доставлялась поштарями отримувачам [90, с. 12].

У другій половині XVII, в результаті реформ Уізерінга, формуються ключові морські поштові сполучення Англії з Іспанією, Нідерландами, Францією. Про це піде мова у наступному розділі.

Таким чином, починаючи вже з XIII століття у англійських історичних джерелах зустрічаються згадки про існування системи поштових комунікацій, встановлених як для особистого користування короля, так для передачі офіційних листів і документів від імені королівського двору. Практично до першої половини XVII століття поштовий зв'язок здійснювався за допомогою королівських посланців (англ. "messengers"). Вже за правління англійського

короля Генріха III (1216—1272) існували різновиди придворних поштарів, які виконували різні функції та мали спеціальні звання, в залежності від виконуваних ними завдань.

Аналізуючи казначейські сувої, ми встановили статус месенджерів серед іншої королівської прислуги. Посланців, що служили при дворі, найдоцільніше зарахувати до «середини» ієрархії королівської прислуги (XIII – XV століть): нижче від «сержантів» та офіцерів, але вище за дрібних службовців (конюхів, кухарів тощо). Як ми переконались, найчастіше, спираючись на статистику заробітної плати, месенджери за статусом знаходились на рівні армійських службовців короля, представлених дрібними землевласниками – йоменами. Враховуючи вищесказане, можемо стверджувати, що у XIII – XV століттях в Англії інформація вже має свою ціну, про що свідчить досить високий статус королівського посланця порівняно з іншими представниками монаршого двору.

Перший крок до інституалізації Королівської Поштової служби був зроблений за часів правління Генрі VIII (1509-1547), коли було вперше офіційно впроваджено пост Головного Поштмейстера Англії (1516 р.). З цієї дати починається історія Королівської поштової служби.

Генеральний Поштмейстер призначав поштарів, або заступників поштових керівників, як їх назвали пізніше, і відповідав за виконання ними їх обов'язків. Усі листи, доставлені королівськими месенджерами, надходили до нього, і після того, як Генеральний Поштмейстер відсортовував їх особисто, вони надходили до отримувачів при дворі. Також, він рекомендував королю осіб на заміщення посту королівського поштаря, а також займався виплатами своїм підлеглим. Англійська пошта почала трансформацію в систему поштового зв'язку, який в майбутньому охоплюватиме не лише королівський двір, але й всю країну.

Також протягом XVI – першої половини XVII століття почали формуватися основні служби сучасної Королівської пошти: запровадження листонош на місцях, впровадження своєрідного відстеження посилок,

встановлення міжнародних морських поштових шляхів, формування регулярних поштових сполучень між Лондоном та портовими містами Англії.

Проте, аналізуючи скарги користувачів Королівської пошти у XVI – на поч. XVII, ми переконались у високому рівні корумпованості в рамках цієї структури. До того ж система поштового зв'язку та обробки кореспонденції, кількість якої активно зростала протягом першої половини XVII століття, була неготова задовольнити потреби своїх клієнтів у швидкій та безпечній доставці відправлень. Це призвело до того, що новий Головний Поштмейстер Томас Узерінгс став на шлях реформування Королівської Поштової служби, про що піде мова у наступному розділі нашої роботи.

РОЗДІЛ 3.

ПРОЦЕСИ ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ КОРОЛІВСЬКОЇ ПОШТОВОЇ СЛУЖБИ БРИТАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У XVII – ПОЧ. XIX СТ.

3.1. Королівська поштова служба: процеси інституціоналізації та розвиток у 2 половині XVII – поч. XVIII ст.

Станом на другу половину XVII століття Королівська поштова служба перебувала у стані кризи. Корумпованість її службовців, низька швидкість доставки та обмеженість доступу до неї приватних осіб (лише представники королівського двору та чиновники мали змогу користуватись послугами офіційної пошти) гальмувало розвиток перспективної поштової системи, що почала зароджуватись в Англії ще з XIII століття. Королівська поштова служба потребувала реформ, і перші серйозні кроки до конструктивних змін були зроблені Генеральним поштмейстером Томасом Уізерінгсом (помер у 1651 році).

Нам відомо, що Уізерінгс був другим сином у родині з графства Стаффордшир. Його дядько Ентоні Уізерінгс та його брат служили при королівському дворі. Виховувався в пуританських традиціях, хоча його мати була католичкою. Був прийнятий до лондонської гільдії торговців 16 лютого 1625 року [92, с. 41].

У 1632 році Карл I (1625-1649) схвалив призначення Уізерінгса Головним Поштмейстером зарубіжної кореспонденції (за рекомендацією попереднього поштмейстера де Квестера, про якого ми згадували у попередньому розділі), проте він був вимушений ділити свою посаду з Вільямом Фріццелом, ще одним амбітним торговцем. Цікаво те, що Дороті Олівер – дружина Уізерінгса, теж посприяла отриманню своїм чоловіком посади. Її земельна ділянка, що приносила 105 фунтів стерлінгів щорічно, була продана, щоб чоловік міг отримати бажану посаду [108, с. 199].

Незважаючи на те, що Поштмейстер відповідає лише за офіційну пошту, Уізерінгс швидко налагодив систему поштових послуг для лондонських

торговців, які працювали з країнами континентальної Європи. До того ж у квітні 1633 року Уізерінгс був офіційно направлений в Кале та Антверпен з метою «налагодження міжнародного поштового зв'язку» (йшлося лише про передачу листів) [97, с. 29]. Але успіхи Томаса були затьмарені його постійною конкуренцією з Фріццелем, в результаті чого обидва поштмейстери були відсторонені від своїх посад на кілька місяців.

Після поновлення, Уізерінгс узявся до масштабних реформ англійської поштової системи. У 1635 році поштмейстер запропонував Раді короля Карла I «врегулювати поштовий зв'язок між Лондоном і всіма землями Його Величності для доставки та пересилки їх листів». Дана пропозиція назавжди змінила хід історії поштової справи не лише Британії, але й, без перебільшення, всього світу. Відтепер Королівська Поштова служба займалась пересилкою не лише королівської кореспонденції, але й листами приватних осіб.

Свою пропозицію Уізерінгс обґрунтовував так: *«... (відтепер) ні бої на морі, ні поразки (не доведи Боже!) флоту Його Величності, ні будь-які зазіхання інших націй на Ваші береги, ніякі (атаки) на форти Його Величності... (мається на увазі, що всі вищеперераховані «якщо» відтепер не трапляться без відома монарха)... **новини надходитимуть швидше думок...**»* [108, с.51]

Прогресивна заява як для людини того часу. Уізерінгс розумів, що ціна інформації росте, і готовий до будь-якого розвитку подій той монарх, який проінформований. Проте Поштмейстер не пропонував шпигунство чи перехоплення таємних повідомлень або посланців інших держав. Він запропонував дозволити людям говорити, обмінюватись інформацією. Своєю пропозицією, якій судилося втілитись в життя, Уізерінгс хотів створити потужне інформаційне поле на території Британії, і йому це вдалося.

У 1635 році було встановлено державну монополію на забезпечення населення листуванням. Прокламація короля від 31 липня того ж року наказувала Уізерінгсу створити «постійне поштове сполучення, довжиною у два дні та дві ночі між Едінбургом... та Лондоном, з поверненням назад за

шість днів...» [26] Заснування цього шляху свідчило про посилення контролю англійської корони над Шотландією, прагненням короля бути в курсі «шотландських справ».

З ініціативи Уізерінгса було створено публічну поштову систему, яка включала в себе наявність поштових відділень, пов'язаних регулярними маршрутами, які використовувались армією Тюдорів. Генеральний Поштмейстер особисто відкрив перше поштове відділення на Бішопсгейт Стріт, Лондон у жовтні 1635 року [82].

Також Карл I доручив Уізерінгсу контроль над будівництвом шести «Великих доріг» («Great Roads»), ціль створення яких полягала у прискоренні доставки пошти. Однією з ключових була Велика Західна Дорога (Great West Road), яка з'єднала Лондон, Брістоль та Плімут. Поштарі, закріплені за кожною дорогою, мали утримувати коней за власний кошт і отримували 2½ пенні фіксованої плати за кожен подолану верхи милю [76, с. 89].

З метою сортування та обробки пошти (як тієї, що надходить, так і тієї, що надсилається з міста) в столиці було створено Центральний (Генеральний) Поштамт (1635). Уся кореспонденція з Лондона, яка була направлена до міст, що безпосередньо лежали на шляху Великих поштових доріг, повинна була перевозитись у спеціальних великих шкіряних мішках впритул до відповідного поштового відділення. Щодо пошти, яка призначалась жителям населених пунктів, що не прилягали до Великого шляху, то перед пакуванням у великий мішок, вона була згрупована у менші мішечки, призначені для подальшого розвезення. З місцевих відділень кореспонденція розносилась до отримувачів пішими поштарями, які отримували оплату у розмірі 2 пенні за лист [68, с. 164]. У той же час піші поштарі повинні були збирати кореспонденцію, яка направлялась у Лондон, пакуючи її у відповідні мішки. Ці згруповані поштові відправлення передавались поштарям на велику дорогу, через яку вони й пересилались до Лондона.

Таким чином, Уізерінгс запропонував групування поштових відправлень за напрямками, що значно полегшило роботу поштарів. Адже тепер вони були

відповідальні безпосередньо за роботу зі своїм поштовим округом. До того ж групування кореспонденції на місцях мінімізувало втрату чи неправильну розсилку відправлень.

Ще одним прогресивним кроком було встановлення правил оплати відправлень. Відтепер, поштовий збір сплачувався отримувачем у момент отримання відправлення (а не до цього, як раніше) [12]. Діяльність Уізерінгса не була залишеною поза увагою. Генеральний Поштмейстер Стенхоуп, про якого ми згадували у минулому розділі і який займав цю посаду в третьому поколінні, був звільнений з посади на користь Томаса.

Тим не менш існував і регресивний бік реформ Уізерінгса. По-перше, є джерельні свідчення щодо продажу Генеральним Поштмейстером посад у своєму відомстві. Зокрема поштмейстер Феррібріджа стверджував, що він заплатив Стенхоупу та Уізерінгсу 200 та 35 фунтів відповідно за свою посаду, проте до сих пір боїться бути звільненим. Ще один чиновник скаржився, що уплатив Головному Поштмейстеру 40 фунтів стерлінгів за посаду, але Уізерінгс продав її іншому за 100 фунтів [23]. Лунали скарги щодо зниження заробітної плати, проте, на відміну від 23-х годин керування Королівською поштою попередників Томаса, виплати були регулярними і ніяких боргів пошта перед своїми працівниками не мала.

По-друге, Карл I, користуючись монополією на пошту, запропоновану Уізерінгсом, мав необмежений доступ до кореспонденції своїх підданих. Найчастіше розкривались листи, які надходили з-за кордону. Маємо свідчення одного з воєначальників, який скаржився на те, що його листи з фронту (війна з Шотландією) розкривались перед тим, як дістатись отримувача [83, с. 69]. Королівським указом було проголошено, що жодний лист не може бути відправлено далі (якщо він був розкритий в дорозі поштовими працівниками) без пояснення причини розкриття – «Для спеціальних справ Його Величності» – і підпису поштового працівника [84, с. 118]. Хоча досить швидко дана ініціатива була відмінена (конфлікт з Шотландією пішов на спад), але клієнти

Королівської поштової служби продовжували непокоїтись з приводу приватності власних письмових повідомлень.

Тим не менш, реформи Уізерінгса важко переоцінити. Відтепер британська пошта представляла собою струнку систему взаємопов'язаних ланок – місцевих поштових офісів. З ініціативи Томаса Королівська пошта відкрилась для приватних користувачів. Було створено чітку систему фіксованої оплати відправлень, отримувач сплачував послуги пошти. Було сформовано логістичну систему, що охопила Англію. «Шість великих доріг» забезпечували швидку та безпечну доставку відправлень. Групування пошти дозволило полегшити та прискорити роботу поштарям на місцях.

Наступником на Уізерінгса на посту Генерального Поштмейстера був Едмунд Прюдо («круглоголовий»), що займав посаду з 1644 по 1653 рік. Під його керівництвом Королівська пошта переживала важкі часи громадянської війни в Англії.

За часів його керування сфери охоплення поштової служби Його Величності розширились. У 1644 році йому Прюдо було наказано заснувати пошту в Халлі, Йорці і Лайм-Регісі, а в 1649 р. – у Честері, Холіхеді і Ірландії, а також в Бидефорді та в Девоні. Станом на 1649 рік, йому вдалось довести створену Уізерінгсом систему до довершення: він створив регулярну щотижневу поштову службу, що працювала по всьому королівству. До того ж, використовуючи прибутки з перевезення приватної кореспонденції, він зміг покрити заробітну плату «усіх поштарів, крім (працівників) Дуврського напрямку...» [112, с. 13]

Серед поштових працівників ходили чутки, що щорічний оклад Прюдо складав близько 15000 фунтів стерлінгів, що важко підтвердити історичними документами. Хоча Уільям Блекстоун (1723-1780, англійський юрист, автор «Коментарів до британських законів») пізніше писав, що «реформи Прюдо економили бюджету країни 5000 фунтів стерлінгів щорічно» [73, с. 203]. Очевидно, що сума солідна і дохід самого Прюдо, вірогідно, міг бути досить високим.

Проте приватність кореспонденції у часи Республіки (1649-1660), як і за часів Уізерінгса, не могла бути гарантована поштовою службою. Часто поштарів зупиняли на дорозі, листи вибірково чи масово розкривались. В основному перевірялась пошта осіб, які займали високі пости за Карла I. Наприклад, Сер Кенелм Дігбі, пишучи до Лорда Конвея з Кале, просив направити лист персонально до нього, якщо «якийсь допитливий наглядач не розкриє його (лист)...» [18]

Діяльність Прюдо, безумовно, можна оцінювати як позитивну, адже в умовах громадянської війни пошта Республіки продовжувала функціонувати цілком успішно. Негативним моментом було постійне порушення приватності кореспонденції, що не могло не відобразитись на довірі населення до Королівської поштової служби. До того ж сам Прюдо піддався своєрідному «прокляттю поштмейстерів», поринаючи у корупційні схеми. За річним звітом від 1651 року, у бюджеті поштової служби виник дефіцит в розмірі 600 фунтів [6; 23], це при досить високих прибутках пошти, про які ми говорили вище. Саме тому у тому ж році у парламенті вперше пролунали пропозиції щодо здачі королівської пошти в оренду, тобто приватизації.

До приватизатора королівської пошти висувались наступні вимоги:

- приватизатор має бути стабільною у фінансовому плані особою;
- офіційні листи та листи від та до членів парламенту мають пересилатись безкоштовно;
- усі поштові тарифи мають бути зафіксовані Радою та не могли змінюватись без її згоди;
- усі кандидати на пост Головного Поштмейстера мали бути затверджені Радою та Лордом-Протектором [22].

Політика Республіки щодо приватизації пошти мала позитивні наслідки як для першої, так і для останньої. Приватний контроль над поштовою службою давав Республіці можливість «розвантажити» бюджет, а також сприяв підвищенню дисциплінованості та вмотивованості поштових службовців;

Республіка ж отримувала доступ до поштового сервісу, на який виділяла мінімум бюджетних коштів.

Джон Менлі отримав пост «Приватизатора пошти» на два роки за щорічну орендну плату в розмірі 8259 фунтів стерлінгів. Цікаво, що деякі інші кандидати пропонували більші суми (Бен Ендрюс пропанував 9100 фунтів стерлінгів, а Ральф Кендалл взагалі 10103 фунта стерлінгів), проте Менлі вдалось домовитись з членами Ради особисто [80, с. 114].

Сам орендар з самого початку почав виконувати умови контракту. За його розпорядженням, поштарям було наказано «особливо» піклуватись урядовою кореспонденцією; також, для служби поштарем необхідно було отримати спеціальний ордер, виданий з дозволу Менлі. Усі службові листи постійно перелічувались поштарями з метою запобігання втрат. До того ж поштарям було доручено слідкувати за усіма «підозрілими мандрівниками», які подорожували поштовими шляхами [69, с. 82]. Тому поштові службовці при Менлі додатково виконували функцію внутрішньодержавних донощиків.

За два роки, у 1653-му усі функції з нагляду за поштою були передані Лорду-Протектору Республіки Оліверу Кромвелю. Було заборонено надсилати експрес-листи приватним особам, у першу чергу перевага надавалась пошті «державного значення». Правила групування пошти залишались. Було вдосконалено роботу лондонської пошти: пошта від'їжджала з міста відтепер не раз, а тричі на тиждень. На поштових шляхах при передачі пошта не могла затримуватись довше, ніж на півгодини. Поштарі мали збирати плату за поштові послуги та доставляти її до Лондона кожні три місяці.

Іншою важливою подією для Королівської поштової служби за часів Республіки Кромвеля – це прийняття фіксованих ставок за оплату поштових послуг, прийнятий не королем чи протектором, а саме парламентом. У преамбулі законопроекту наголошувалось на виключній користі існування єдиного Головного Поштамту, акцентувалась увага на необхідності впровадження тарифів в межах «британських островів з метою запобігання багатьох небезпечних проектів, направлених проти миру та достатку

Республіки...» [26] Вірогідно, під «небезпечними проектами» парламентарі розуміли поштарів-мандрівників, які до тих пір все ще користувались популярністю серед населення Британії. Головний Поштамт було перейменовано на Генеральний Поштамт Англії, а Головний Поштмейстер (до кінця існування Республіки) призначався Протектором «на все життя» (але «не більше, ніж на одинадцять років») [105, с. 352].

Після Реставрації Стюартів (29 травня 1660 року) і зайняття престолу Карлом II (1660-1685), реформи Кромвеля були фактично відмінені. Прогресивне встановлення фіксованих ставок за перевезення листів, проте, було залишене в силі. Новим Головним поштмейстером було призначено Генрі Бішопа (1660-1663), який зробив вагомий внесок у розвиток Королівської поштової служби.

У 1660 році Бішоп виплачував 21500 фунтів стерлінгів на рік за «оренду королівської пошти». Такі права були надані йому королем, проте на посту очільника поштової служби Генрі прослужив лише 3 роки. Вищезазначені фінансові внески дозволили Бішопу оримати монополію на перевезення листів королівством. Проте офіційне призначення Генрі Бішопа було відкладене до вересня 1660 року, коли актом парламенту було відновлено Головний поштамт. У зв'язку з цим він, Бішоп, навіть отримав 500 фунтів стерлінгів компенсації фінансових витрат. Генрі Бішоп є першим «Генеральним» (Головним) Поштмейстером Королівської поштової служби (а не лише королівської пошти). Саме Карл II впровадив цю посаду (Postmaster General) наказом від 1661 року [56, 61]. До цього пости поштмейстерів передбачали, як ми зазначали у попередньому розділі нашої роботи, обслуговування пошти королівського двору. З моменту відкриття Королівської поштової служби для приватних осіб (1635 рік) фактично повноваження Головного Поштмейстера розширились на всю країну та її підданих, що було підтверджено наказом короля.

З метою вдосконалення поштової системи та прискорення доставки, Генрі Бішоп впроваджує спеціальний «штемпель», названий згодом «штемпелем

Бішопа» [57, с. 65]. На «штемпелі» вказувалась дата отримання листа поштою, що дозволяло її службовцям відправляти кореспонденцію у необхідну дату. Фактично, Бішоп створив першу в світі поштову марку (див. Додаток Е).

Сам Генеральний поштмейстер так прокоментував свій винахід: «Було винайдено штамп, на якому зазначається день, коли лист потрапив до поштового відділення; тому жоден перевізник не зможе затримати його (лист) при передачі від поштаря до поштаря, що до цього було нормою ...» (мова йдеться про передачу відправлень на Великих дорогах та при передачі у місцеві поштові відділення) [36].

«Штемпелі Бішопа» розміщались зазвичай на звороті листа. Спочатку вони використовувались лише в межах Лондона, але пізніше були введені у Дубліні, Единбурзі та Нью-Йорці.

«Штемпель» представляв собою невелике коло 13 міліметрів у діаметрі. Горизонтальною лінією це коло поділене навпіл. У верхній частині зазначалось число арабськими цифрами, а у нижній – аббревіатура з двох літер, що вказувала на місяць. Найстаріший «штемпель Бішопа», що згадується у джерелах, – «МА/17». Їм було позначено лист, який доставлено в Лондон 17 травня 1661 року, а відправлено з Ярмута 15 травня 1661 року [40].

З 1673 року у вжиток ввійшов «штемпель» діаметром 14 мм. Дата на ньому, як правило, вказувалася вгорі, а місяць – знизу.

При Бішопі також з'явилися «штемпелі» із вказівкою розміру поштового збору, який поштар мав отримати від одержувача листа (наприклад, «D / 9» – 9 пенсів, «S/1» – 1 шилінг). Крім того, за часів Бішопа з'явився і перший рекламний штемпель з наступним написом: «Пошта для усього Кента йде кожного вечора з Раунд-Хауза на Лав-Лейн і надходить кожного ранку» [45]. Майже у незмінному вигляді «штемпель Бішопа» проіснував до кінця XVIII століття.

Введення «штемпеля Бішопа» мало вагомий вплив на розвиток поштової справи в Англії і, без перебільшення, в усьому світі. Створення прототипу марки полегшило роботу британської пошти, а також прискорювало доставку

відправлень. Дана реформа стала відправною точкою для майбутніх прогресивних змін у Королівській поштової службі.

У 1633 році Бішоп передав свої права на керування поштовою службою Денієлу О'Нілу (1663-1664) за разову виплату у розмірі 8000 фунтів стерлінгів. Останній також впровадив низку прогресивних реформ у роботу Королівської поштової служби. Наказом Генерального поштмейстера від 1663 року «ні пошта, ні поштар, ні будь-яка інша особа, крім тої, кому було адресовано лист», не мала права його відкривати без спеціального ордеру. Якщо за лист було сплачено більше, ніж вимагалось, надлишок повертався адресату [66, с. 59].

Проте не згадувалось про компенсацію за викрадені чи втрачені з вини пошти листи. Джон Паулетт (приватний користувач королівської пошти), зокрема, скаржився, що жоден із 16 (!) відправлених ним у Лондон листів не був доставленим, хоча плата за послуги була виплачена авансом [8, с. 32]. Задля запобігання вищезгаданих ситуацій та, свого роду, стимулом для поштарів стало введення Денієлом О'Нілом премії, розміром в один пенні за кожний доставлений лист. Таким чином, реформи О'Ніла стосувались забезпечення приватності листування, гарантом чого виступала Королівська поштова служба та Генеральний Поштмейстер особисто.

Що стосується Королівської поштової служби як державної інституції, то станом на останню чверть XVII століття маємо джерельні свідчення про перебування 49 осіб на службі у Центральному Поштамті, який базувався у Лондоні [15].

Генеральний поштмейстер, або Контроллер, відповідав за менеджмент в межах поштової служби, хоча бухгалтер користувався більшою незалежністю у власних діях і був підпорядкований напряму королю.

Нижче за службовою ієрархією розташувались 8 чиновників, що відповідали за стан Великих доріг. У їх відомстві перебувала вся пошта, що перебувала на дорогах у Голігед, Брістол, Плімут, Едінбург, Ярмут та Дувр. Зазвичай, на цю посаду призначались військові у відставці, які, маршируючи зі своїми арміями країною (як ми зазначали у попередньому розділі, поштові

дороги в Англії часто збігались з шляхами, якими пересувалась армія; саме тому до створення державної поштової служби часто пошта передавалась військовими), як ніхто добре знали ці шляхи [55, с. 129; 111, с. 11].

З 1678 року будівля Генерального Поштамту знаходилась на Ломбард Стріт. Зазвичай листи адресантів знаходились безпосередньо у цій будівлі або на станціях прийому пошти у Вестмінстері, Чарінг Крос, Пол Меллі чи Ковент Гардені. З цих станцій листи відправляли у Центральний Поштамт двічі вночі. З цієї метою було найнято 32 піших поштарі.

З Лондона в інші частини країни листи виїжджали по вівторках, четвергах та суботах пізно вночі або на наступний день зранку. Як правило у дні забору пошти всі працівники Центрального Поштамту чергували всю ніч. По понеділках, середах та п'ятницях, коли пошта надходила до Центрального з усіх частин Англії, вони мали бути на роботі з 4-5 годин ранку до 18 години вечора. Також, з метою полегшення та прискорення обслуговування клієнтів, було створено посаду приймальника пошти («window-men») – службовець, який у Центральному Поштамті стояв біля спеціального віконця та приймав листи відправників і поштовий збір [24; 39].

Також станом на останню чверть XVII століття у Центральному було введено посаду «alphabet-man», який сортував листи за алфавітним порядком; посаду сортувальника оплаченої пошти і посаду сортувальника неоплаченої пошти.

У департаменті іноземної пошти, який входив до складу Генерального Поштамту, існували посади контролера (очільник департаменту), двох сортувальників, «alphabet-man», вісім приймальників пошти, з яких двоє – жінки [39]. З огляду на ці дані, очевидно, що департамент іноземної пошти був більше затребуваний, ніж Центральний, що займався виключно поштою всередині країни. Це свідчить про збільшення впливу Англії за кордоном та про розширення її номінальних кордонів, встановлення інформаційних, міжкультурних та торгових зв'язків.

Проте на території самої столиці не існувало поштової служби, яка б обслуговувала внутрішню пошту міста. Житель Лондона, щоб відправити лист, мав самостійно нести його до Центрального Поштамту або винайняти кур'єра (який не мав стосунку до пошти). До того ж ситуація ускладнювалась тим, що будинки в місті не були пронумеровані, і, в основному, вуличні кур'єри знаходили їх за конкретними ознаками (за частиною міста, магазином неподалік, визначним місцем тощо). Такими були умови, в яких Уільям Доквра (1635-1716) створив першу в Англії приватну пошту.

Пенні-пошта була заснована Докврою у березні 1680 року з метою доставки листів в межах Лондона. Поштовий збір за послуги складав 1 пенні, звідки походить назва даної поштової служби [50].

В рамках лондонської пенні-пошти було організовано шість відділень в шести міських округах. Це:

- Генеральний Офіс у Корнуеллі;
- офіс на Нью-Гейт Стріт;
- офіс у Ченсері Лейн;
- Вестмінстерський офіс, провулок св. Мартіна;
- Саутворк офіс біля церкви св. Марії Овері;
- Ермітаж-офіс у суді Східного Смітфілда.

Ці поштові відділення зачасу засновувались у будівлях суду, дістатись яких було значно легше.

Вражала організація цієї служби. Кожне відділення мало в штаті бухгалтера, контролера (очільника), приймальника та кілька поштарів, в залежності від щільності населення конкретного району Лондона.

По місту існувало близько 179 пунктів прийому відправлень у Лондоні. Крім шести зазначених офісів, такі пункти розміщувались у магазинах та «кав'ярнях». Після заснування пенні-пошти на багатьох магазинах можна було побачити табличку «Тут приймають пошту». З таких пунктів листи забирались поштарями кожну годину і доставлялись в один з шести офісів. Там вони сортувались, штампувались та переправлялись на доставку. Ті самі поштарі,

нарешті, доставляли листи адресатам. У більшості районах міста поштарі встигали виконати до чотирьох доставок на день приватним особам та до восьми доставок у бізнес-центри міста [24; 62]. Така кількість доставок свідчить про високий попит на послуги пенні-пошти в межах Лондона.

Плата за доставку здійснювалась відправником. Фактична вага листа – до одного фунта. Окрім листів, можна було відправити цінні папери до 10 фунтів стерлінгів, а виплачений за доставку пенні покривав страхування такого відправлення. Також, можна було заплатити ще один пенні за доставку на адресу.

Окрім доставки містом, здійснювалась доставка у населені пункти на відстань від 10 до 15 миль від Лондона; також щодня з цих населених пунктів збиралась пошта на Лондон. Поштарі, як правило, мали коней, для обслуговування таких населених пунктів.

Також пенні-пошта Доквра одна з перших (після «штемпеля Бішопа») почала використовувати марки для своїх відправлень. На цих штампах зазначалась година отримання відправлення у відділенні та назва головного офісу, у якому лист було оброблено [50; 58].

Проаналізуємо приклади марок пенні-пошти. На трикутній вказано, що вона належить до пенні-пошти та була сплаченою відправником заздалегідь. «L» у центрі вказує на один з шести головних офісів, у нашому випадку – офіс на Лайм-стріт. На серцевидних марках вказано точний час, коли лист було прийнято у відділенні, а також час доби – «зранку» чи «після обіду» (див. Додаток Ж).

Кореспонденція з-за кордону, яка оброблялась Королівською поштовою службою і була адресована до Лондона, також сортувалась поштарями пенні-пошти Докври. Навпаки, листи зі столиці могли бути надіслані за кордон адресантом, який скористався послугами пенні-пошти. Звідти вона пересилалась до Центрального Поштамту, а з останнього – за кордон. Це у значній мірі збільшило об'єми пошти, що оброблялась Центральним.

Проте у 1682 році власник і засновник пошти Доквра був змушений відмовитись від неї на користь держави. З того моменту приватна поштова служба була перетворена в офіційну Лондонську пенні-пошту і проіснувала до поштових реформ 1840 року.

Не дивлячись на «зловживання» своєю посадою, Уільяму Доквру вдалось створити дійсно щось нове в рамках поштової справи. Підприємницький хист власника в поєднанні з потужною професійно налагодженою поштовою системою зробили з пенні-пошти справжній феномен. Розробляючи майбутні поштові реформи, Генеральні Поштмейстери відштовхувались від лондонської моделі пенні-пошти Докври, яка випередила свій час. Більше того, масштабні поштові реформи 1840 року у більшості своїй відштовхувались від досягнень лондонської пенні-пошти, про що більш детально ми поговоримо в наступному розділі нашої роботи.

В рамках даного пункту роботи варто розглянути діяльність останніх Генеральних Поштмейстерів XVII століття – Коттона та Френкленда (почергово займали посади до 1711 року). Найістотніше їх діяльність на посаді вплинула на розвиток закордонних відправлень, а також на формування ірландської, шотландської та майбутньої американської поштових служб.

На кінець XVII століття Коттон впровадив наступну систему доставки закордонних відправлень: по понеділках та четвергах листи відправлялись у Францію, Італію та Іспанію; по п'ятницях – в Нідерланди, Німеччину, Швецію та Данію [67, с. 214].

Щодо «внутрішньої» пошти, то по вівторках, четвергах та суботах листи доставлялись в усі частин Англії, Шотландію та Ірландію; до того ж існувала щоденне пошта до Кента та Доунса.

У свою чергу, вхідна пошта до Лондона надходила з усіх частин Англії, Шотландії та Ірландії по понеділках, середах і п'ятницях; з Уельсу – кожного понеділка, з Кента і Доунса – відповідно, кожного дня. Поштові офіси Шотландії та Ірландії керувались Лондоном напряму. Для цього існувала

посада заступника Генерального Поштмейстера, якому допомагали ще близько десяти чиновників [74, с. 308-309].

Щодо шотландського поштамту, то організація роботи в ньому була налагоджена менш ефективно, ніж в ірландському, діяльність якого ми розглядали у попередньому розділі нашої роботи. Цьому, по-перше, сприяла масова неграмотність шотландського населення, та, по-друге, практично відсутність шляхів комунікації на території країни. Єдина поштова дорога, про яку ми вже згадували, з'єднувала Единбург та Бервік, до того ж вона була прокладена англійцями на місці старих римських шляхів. До середини XVIII століття (масове будівництво доріг англійськими військовими інженерами на території Шотландії) даний шлях залишався єдиною офіційною поштовою «артерією» країни скотів, хоча потреба у безпечній дорозі між Англію і Шотландією зростає (особливо після 1707 року).

До 1695 року англійські та шотландські поштамти були об'єднані і керувались Генеральним Поштмейстером. Існувала посада Заступника Поштмейстера у шотландських справах. Того ж року шотландський парламент прийняв закон, що проголошував створення Шотландської поштової служби [84, с. 79].

Аналогічно до Англії, у Единбурзі було створено Центральний Поштамт, впроваджувалась посада Генерального Поштмейстера. Як очільник поштамту, він отримував монопольні права на перевезення листів територією Шотландії та за її межами. Функціонувала шотландська пошта за тарифами, ідентичними до англійських й за подібною структурою, проаналізованою нами вище.

Щодо перших англійських колоній в Новому Світі, то в джерелах зустрічаємо заклики поселенців про налагодження поштового зв'язку як на території колоній, так і з материком та британськими островами ще 1638 року. Зокрема, таку необхідність самі колоністи пояснювали тим, що «пошта є корисною та абсолютно необхідною» [107, с. 136]. Проте, ще більше п'ятдесяти років Королівська поштова служба на території північноамериканських колоній

не функціонувала. Лише у 1691 році було засновано перші поштові відділення «ройал мейл» в Новому Світі.

Політичний діяч, підприємець Томас Ніл (1641-1699) тримав патент на створення поштових відділень Королівської поштової служби на території Північної Америки. У посланні парламенту, зокрема, Томасу Нілу наказувалось «... засновувати в головних (ключових) частинах колоній і плантацій Америки Його Величності поштові відділення для прийому та видачі листів, а також для їх пересилки за такими грошовими тарифами, які плантатори погодяться виділити...» [23] Отже, з огляду на документ, постійної фіксованої ставки не існувало – вона встановлювалась в результаті обговорення плантаторами розмірів оплати. До того ж послугами пошти користувались, в основному, самі плантатори, адже створювалась служба здебільшого для задоволення їх потреб.

У тому ж 1691 році актом, прийнятим радою колонії Массачусетс, Ендрю Гамільтона (1676-1741) було призначено Генеральний Поштмейстером та заступником Ніла.

Генеральний Поштмейстер зіграв вагому роль у зародженні майбутньої американської поштової системи. У 1693 році було встановлено щотижневу поштову пересилку між Портсмутом, Нью-Гемпширом та Вірджинією. У свою чергу, лорд Гамільтон заснував щотижневу поштову пересилку між Бостоном та Нью-Йорком, між Нью-Йорком та Ньюкаслем (майбутній штат Пенсильванія).

Доходи від пошти росли, і з кінця XVII століття покривали усі витрати американського філіалу (крім зарплати Гамільтона, що складала 200 футів стерлінгів). Посади заступників Генерального Поштмейстера були впроваджені у Нью-Йорку і Філадельфії; такий пост в Бостоні також зайняв сам Гамільтон. Наприклад, заступник Генерального з Нью-Йорку мав фіксовану зарплату в розмірі 20 фунтів стерлінгів; аналогічна посада у Філадельфії оплачувалась 10 фунтами стерлінгів [107, с. 98]. Про заснування та особливості функціонування поштових департаментів у інших британських колоніях ми поговоримо у наступному розділі цієї роботи.

Протягом 2 половині XVII – на початку XVIII століття Королівська поштова служба переживала стрімкий зріст. Поштмейстери-реформатори, усвідомивши перспективи поштового бізнесу, прагнули вдосконалити його, з метою отримання максимального прибутку. До великих поштових реформ 1840-х років, за ці «золоті півстоліття» було створено систему, за якою британська пошта здебільшого працює й до сьогоднішнього дня.

В середині XVII століття Томас Уізерінгс поклав початок «півстоліттю реформ». В результаті його діяльності британська пошта була реформована в струнку систему взаємопов'язаних ланок – місцевих поштових офісів. З ініціативи Томаса Королівська Пошта відкрилась для приватних користувачів. Було створено чітку систему фіксованої оплати відправлень, отримувач сплачував послуги пошти. Впроваджувалась логістична система, що охопила всю Англію, простягалась до Уельсу та Шотландії. «Шість великих доріг» забезпечували швидку та безпечну доставку відправлень. Впроваджене групування пошти дозволило полегшити та прискорити роботу поштарям на місцях.

Надбаннями Уізерінгса користувався, з деякими коригуванням, і Лорд-Протектор Олівер Кромвель, що дозволило зберегти досягнення першого у часи Республіки (1649-1660).

Після Реставрації монархії, з ініціативи Бішопа в межах Королівської поштової служби починає функціонувати перший прототип сучасної марки – «штемпель Бішопа», на якому зазначався день та місяць, коли лист було передано до поштамту. Наказом Карла II засновувався Генеральний Поштамт і офіційно впроваджувалась посада Генерального поштмейстера.

В останній чверті XVII століття підприємець Уільям Доквra створив першу в світі приватну пошту, яка функціонувала на території Лондона. Пенні-пошта, названа так через фіксовану ставку за її послуги в розмірі 1 пенні, представляла собою розвинену логістичну систему, яка охопила столицю і, навіть, передмістя.

Таким чином, протягом 2 половини XVII – на початку XVIII століття поштова справа на території Британії та її колоній переживала справжній бум. Подальший розвиток та вдосконалення поштової служби Його Величності був лише питанням часу, адже попит в пересилці кореспонденції серед населення зростаючої імперії, безумовно, збільшувався з кожним роком.

3.2. Подальші спроби реформування імперської поштової системи та їх стагнація у XVIII – на початку XIX ст.

Протягом XVIII – на початку XIX століття в рамках Королівської поштової служби було впроваджено низку істотних змін, які стали відповіддю на стрімкий ріст попиту на поштові послуги. З 1707 року вищезгадана служба обслуговувала потреби шотландського населення, відповідала за налагодження поштової системи в північноамериканських колоніях, Австралії (з 1788 року), Індії (з 1757 року). Ці зміни стосувались покращення логістики й сервісу британської пошти, про що піде мова далі.

Початок XVIII століття є важливою віхою в процесі становлення Королівської поштової служби. З 1711 року Англія та Шотландія мають спільний парламент, що зміцнило контакти між країнами, ріст колоній вимагав формування надійної системи комунікацій з метрополією та іншими країнами. Того ж року англійська та шотландська пошта були остаточно об'єднані під керівництвом Генерального Поштмейстера, який напрямку керував шотландською поштою (без призначення заступника, як було до цього).

В окреслений хронологічний період листи з Лондона без проблем могли дістатися будь-якої частини Британії, Ірландії, колоній чи інших зарубіжних країн. Проте плата за поштові послуги була збільшена з метою залучення більшої кількості фінансів в державну казну. Крім Центрального Поштамту в Лондоні, його філіали працювали в Единбурзі, Дубліні, Нью-Йорці, Вест-Індії та американських колоніях.

Безумовним досягненням було визнання прокламацією Парламенту пенні-пошти як офіційної гілки Королівської поштової служби, що свідчило про її ефективність і, безумовно, дало «зелене світло» для створення мережи

аналогів в майбутньому. Плата, розміром в пенні, була залишена і офіційно зафіксована.

В тому ж документі наголошувалось, що відтепер Генеральний Поштмейстер не міг суміщати свою посаду з політичною діяльністю, що відбувалось раніше [79] і сприяло, на нашу думку, розвитку корупції. Адже вищезгаданий пост політики розглядали, в чому ми переконались, як додаткове джерело доходу та інформації (продаж посад, розкриття кореспонденції тощо).

З початку століття значно розрісся штат Центрального Поштамту та його підрозділів. На чолі стояв Головний Поштмейстер з окладом у розмірі 2000 фунтів стерлінгів на місяць; він мав секретаря та чотирьох помічників. Були впроваджені посади Головного приймальника (відповідав за прийом пошти та наглядом за її сортуванням в межах поштамту), Головного бухгалтера, юрисконсульта та інспектора з питань втрачених листів.

Окрім поштарів пенні пошти, які з 1711 року обслуговували і Головний Поштамт, існував спеціальний поштар до судів та поштар до Палати Громад. У Центральному листи сортувались «дорожніми клерками» (сортувальники, які групували пошту за направленнями) та сімнадцятьма їх помічниками. Центральний Поштамт відтепер мав тридцять пунктів прийому пошти (не враховуючи пункти пенні-пошти), звідки листи доставлялись у центральне відділення 69-ма поштарями [105, с. 403].

Листи пересилались в південні та центральні регіони Англії щоночі. По вівторках, четвергах та суботах надсилалась в усі частини Англії та Шотландії; що вівторка та щосуботи, крім цього, пошта відбувала до Ірландії та Уельсу. Щопонеділка та щочетверга листи пересилались у Францію, Іспанію та Італію; щопонеділка та щоп`ятниці – до Німеччини, Фландрії, Швеції та Данії; щовівторка – до Голландії. До Лондону кореспонденція з південних та центральних регіонів Англії прибувала кожного дня; щопонеділка, середи та п`ятниці – з усіх частин Англії та Шотландії; щопонеділка та щоп`ятниці – з Шотландії та Уельсу [66, с. 102]. З вищезазначеного очевидно, що покращення

поштових шляхів відбувалось лише в напрямку центру та півдня Англії плюс – в напрямку іноземних держав.

У зв'язку з описаною ситуацією, зростала невдоволеність громадськості послугами Королівської поштової служби. Склалась парадоксальна ситуація – пошта функціонувала, реформи впроваджувались, проте мережа так і не розширювалась. Легше та дешевше було вдосконалити те, що є, ніж витратити сили та засоби, ризикуючи посадою, на впровадження нового.

Клієнтів пошти турбувало питання втрати їх кореспонденції на необладнаних шляхах; до того ж швидкість та строки доставки не шістьма великими шляхами залишали бажати кращого. При всій налагодженості поштової системи Британії, станом на першу половину XVIII століття досі не було встановлено, хто саме несе відповідальність за втрачену кореспонденцію клієнтів [80, с. 104-105].

Як ми зазначали у попередньому розділі, пошта, направлена у віддалені частини країни, спочатку доставлялась до максимально близького відділення, звідки кінними чи пішими поштарями діставалась адресата. Їм дозволялось взяти за свої послуги 1 пенні чи будь-що, що клієнт запропонує.

Внаслідок ситуації, що склалась, в черговий раз реформи пошти були запропоновані «знизу», самими клієнтами та кмітливими підприємцями. Королівська поштова служба стикнулася з серйозними конкурентами, які стали спасінням, як для віддалених містечок, так і жителів великих міст – нелегальними перевізниками листів на каретах. Даний промисел, безумовно, було оголошено незаконним, що, проте, не зупиняло його adeptів.

Тому швидко знайшлись ще кмітливіші підприємці, які прагнули узаконити поштові карети та заробити на цьому. Джон Палмер (1742-1818), власник театру в окрузі Бат, звернув увагу на те, що карети дешевші та швидші, ніж поштарі на конях, тим паче – піші посланці. Після консультації з Генеральним Поштмейстером, він запропонував створити власну доставку каретами в рамках Королівської поштової служби (див. Додаток 3), щоб витіснити з бізнесу незаконні диліжанси.

Палмер наголошував на тому, що його карети будуть охоронятись відставним солдатом, озброєним двома пістолетами. Водій карети мав додаткові набої. Заборонялось перевозити більше 3-х пасажирів чи попутників, тому що вони перешкоджали роботі кучера. Швидкість мала становити не менше 14 кілометрів на годину, вдвічі швидше, ніж кінні поштарі. Пошта мала залишати Лондон кожного ранку о восьмій, а не вночі, як було до цього [114, с. 68]. Поштові карети повинні були разом виїжджати з Лондону і повертатись якомога швидше (див. Додаток І).

Питання безпеки пошти було ключовим при впровадженні даної реформи. Протягом Другого повстання якобитів в Шотландії у 1745-1746 роках зросла кількість листів, які були викрадені під час поштової пересилки. Ці пограбування найчастіше відбувались вночі і мали на мету отримання цінних паперів (банкнот, векселів), які пересилались у поштових конвертах. Самі поштарі нерідко перебували у змові з тими, хто обкрадав їх. Від імені Королівської поштової служби, Генеральний Поштмейстер звертався до Його Величності з проханням надати охорону кожному з поштарів на Великих дорогах, що, звичайно, було неможливим. Справа дійшла до того, що з 1765 року набрала чинності постанова, що впровадила смертну кару за крадіжку листа, що містить банкноту чи вексель. По-справжньому убезпечити поштові перевезення дозволило впровадження диліжансів та озброєного екіпажу, що ми зазначили вище.

Перше поштове каретне сполучення з'єднало Лондон і Брістоль у 1784 році. На початку своєї діяльності, одна миля такої карети коштувала Центральному поштамту 3 пенси за милю. Проте, починаючи з 1797 року, ставка знизилась до 1 пенні [69, с. 121]. Це свідчить про вигідність такого способу перевезення пошти, а також про ріст його популярності, адже відтепер пошта доставлялась швидше, з мінімальними втратами, що сприяло розширенню клієнтської бази.

Щодо штату поштових диліжансів, то станом на 1784 рік функціонувала лише одна карета. Проте, впродовж того ж року з'являються поштові

диліжанси, які курсують між столицею та Норвічем, Ноттінгемом, Ліверпулем та Манчестером. Протягом на ступного року налагоджено маршрути до Лідса, Суонсі, Глостера, Херефорда, Мілфолда, Вустера, Бірмінгема, Шрусбері, Холіхела, Ексетера та Портсмута. З 1786 року карети доставляли пошту з Лондона до Единбургу. Таким чином, на 1797 рік було створено сорок два маршрути, що з'єднували шістдесят найважливіших міст Британії. На цих шляхах поштові диліжанси в сумі долали відстань у 4110 миль (близько 6614 кілометрів) і коштували державі 12416 фунтів стерлінгів на рік [114, с. 203]. Що важливо, дана сума складала приблизно половину тієї суми, яка сплачувалась кінним кур'єрам та пішим поштарям до реформи. Поштові карети повністю змінили обличчя британської поштової системи. Значно дешевші, швидші, безпечніші, такі, що можуть перевезти значно більшу кількість поштових відправлень, вони практично витіснили «гінців». Результативно вдале впровадження реформи Палмера було підсумоване на парламентській сесії. Зокрема, було зазначено: «Вони (карети та їх екіпаж) зменшили вірогідність викрадення пошти (в дорозі), відтепер зменшилась потреба у спеціальних посланцях та експрес-відправленнях...» [23]

Реформа Джона Палмера дозволила у значній мірі покращити роботу Королівської поштової служби. На зміну кінним поштарям було введено поштові карети, екіпаж яких складався не лише з кучера, але й з озброєного охоронця, частіше – відставного солдата. Поштові карети були швидшим та безпечнішим засобом перевезення пошти. На початок 1784 року лише одна карета курсувала між Лондоном та Брістолем. Станом на на 1797 рік було створено сорок два маршрути, що з'єднували шістдесят найважливіших міст Британії. До того ж, утримання поштових карет вимагало вдвічі менше видатків на їх утримання з імперської казни, ніж забезпечення кінних поштарів. До появи поштових потягів у 1830 році, даний спосіб доставки кореспонденції на території Британії та колоній вважався найоптимальнішим.

Ще одне впровадження другої половини XVIII століття засвідчило продовження процесу інституалізації та стандартизації в рамках Королівської

пошти, це – введення єдиної уніформи поштарів. Першими співробітниками поштової служби, хто отримав власну форму, були вищезгадані нами охоронці поштових диліжансів. З 1784 року вони мали носити червоне пальто з блакитними лацканами (відвороти на пальто) і чорний циліндр з золотим узором [111, с. 13]. В додачу, вони мали кобуру з короткоствольною рушницею (англ. «blunderbuss»), шаблю, поштовий ріг та карманний годинник. Очевидна схожість уніформи охоронця до військової форми британського солдата, що вводилось, імовірно, з метою відлякати потенційних грабіжників (див. Додаток К).

З 1792 року питання щодо введення уніформи для поштарів виникла у Лондоні. З одного боку, це збільшення видатків на утримання пошти, з іншого – впровадження форми могло сприяти швидкій ідентифікації поштаря, що, на переконання того ж Палмера, мало б стримувати його від «відвідування таверн чи ломбардів, коли він (поштар) виконує службові обов'язки» [31]. Також, це мало зробити образ поштаря Королівської служби упізнаваним серед інших неофіційних кур'єрів, з якими продовжувала боротись держава. Поштар Його Величності мав перетворились на символ надійності та безпеки клієнтського відправлення. Без перебільшення, мова йшла про створення «бренду» Королівської поштової служби.

З 1793 року для лондонських поштарів було введено уніформу, що складалась з темно-синього капелюху з позолоченою смужкою, темно-синього жакету і червоного пальто з блакитними лацканами та манжетами; пальто мало мідні гудзики, на яких зазначався «ідентифікаційний номер» службовця (див. Додаток Л). Забезпечення усіх лондонських поштарів такою уніформою коштувало державі 600 фунтів стерлінгів. Створювалась уніформа, проте, не на армійських мануфактурах, а була замовлена у цивільних приватних кравців.

В свою чергу, впровадження уніформи поза межами столиці проходило повільніше. До 1834 року поштарі інших міст практично не мали уніформи. З того року поштарі служби 2-х пенні (колишня пенні-пост після збільшення тарифу до 2-х пенні у 1801 році) одягались в уніформу, що складалась з синього

пальто з червоним коміром, блакитного жилета і бобрового капелюха із золотою смужкою. Обов'язкову форму одягу для поштарів по всій імперії було остаточно затверджено в другій половині XIX ст.[31]

Перед тим, як перейти до аналізу поштових реформ 1840-х років, пропонуємо зупинитись ще на одній важливій вісі розвитку Королівської поштової служби, а саме – на впровадженні поштових потягів.

Перша залізнична гілка Ліверпуль-Манчестер була відкрита у 1830 році. Впродовж перших трьох місяців її функціонування було перевезено 71950 пасажирів, 2630 тонн вугля, 1432 тонни інших товарів, було отримано чистий прибуток в розмірі 14432 фунтів стерлінгів [59, с. 21]. Такий успіх спричинив початок так званої «залізничної лихоманки» в Британії у 1840-х роках, коли буквально впродовж одного десятиліття острівну країну вже охоплювало десятки тисяч кілометрів залізничних шляхів.

Такий успіх нового транспортного засобу не міг бути не помічений поштою. Маємо джерельні свідчення, що у 1838 році уряд виплачував залізничній компанії Grand Junction Railway (GJR) 6 пенні за кожен миль за перевезення кореспонденції [89, с. 69]. В той же час плата за миль перевезення пошти каретою станом на той же рік складала 2 пенні за миль. Проте «століття диліжансів» закінчувалось.

На залізничному сполученні Лондон-Бірмінгем вперше було використано окремий поштовий вагон, з оплатою 7.5 пенсів за миль. З ростом залізничного покриття країни, спадала й вартість перевезень й неревалентність карет стала очевидною. Станом на початок 1839 року Королівська поштова служба витратила 105107 фунтів стерлінгів на доставку листів диліжансами і 9883 фунти – на доставку залізницею. Наступного року показники змінились: до 109246 фунтів на утримання карет та 39.724 фунтів на забезпечення залізничного транспортування пошти відповідно [102, с. 198].

Протягом XVIII – на початку XIX століття в рамках Королівської поштової служби було впроваджено низку істотних змін, які стали відповіддю на стрімкий ріст попиту на поштові послуги.

Реформа Джона Палмера дозволила у значній мірі покращити роботу Королівської поштової служби. На зміну кінним поштарям було введено поштові карети, екіпаж яких складався не лише з кучера, але й з озброєного охоронця, частіше – відставного солдата. Поштові карети були швидшим та безпечнішим засобом перевезення пошти. На початок 1784 року лише одна карета курсувала між Лондоном та Брістолем. Станом на 1797 рік було створено сорок два маршрути, що з'єднували шістдесят найважливіших міст Британії. До того ж, утримання поштових карет вимагало вдвічі менше видатків з імперської казни, ніж забезпечення кінних поштарів. До появи поштових потягів у 1830 році, даний спосіб доставки кореспонденції на території Британії та колоній вважався найоптимальнішим.

Введення уніформи поштових службовців свідчило про подальшу стандартизацію в рамках Королівської поштової служби, зародження «бренду» пошти Його Величності. В свою чергу, розвиток залізниці на території Британії сприяв покращенню поштового сервісу, росту його популярності та доступності, що відбилося на собівартості.

Королівська поштова служба Британської імперії продовжувала прогресувати. Майбутні реформи 1840-х років сформували поштову систему, за зразком якої працюють провідні поштові компанії і донині. Про це піде мова у наступному пункті нашої роботи.

3.3. Поштові реформи 2 половини XIX ст., їх вплив на подальший розвиток Королівської поштової служби

Перед тим, як перейти до аналізу поштових реформ 1840-х років, варто розглянути події, що їм передували і прискорили їх впровадження.

Станом на першу чверть XIX століття плата за поштові відправлення, окрім відстані, залежала й від кількості паперових листків, використаних для написання листа. Дані фактори створювали додаткові труднощі для роботи пошти, адже необхідним був постійний контроль за подоланою відстанню та вагою відправлень.

Перші заклики до реформування поштової системи лунали з боку торговців ще з 1833 року. З розвитком залізниць, судноплавства та ростом площі британських володінь, торгові обороти, відповідно, зростали у рази. Самі підприємці, як ніхто, потребували зручної та, найважливіше, швидкої доставки листів та посилок, чому, на їх переконання, не сприяла вищеописана тарифна сітка поштової служби (див. Додаток М). Зокрема, торговці Річард Кобден та Джим Рамзі МакКоллок висловили думку, що «ніщо так не сприяє росту торгівлі, як швидке, безпечне і дешеве перевезення листів...» [102, с. 290] У свою чергу, інший підприємець Роберт Уоллес стверджував перед урядовою комісією, що здешевшення та фіксація поштових тарифів призведе до збільшення прибутків від пошти в результаті залучення нових клієнтів.

Також, станом на початок 1830-х років плата за доставку листів, як зазначалось нами у попередніх пунктах роботи, сплачувалась одержувачем, а не відправником. Одержувач міг просто відмовитись від відправлення, що сприяло поширенню шахрайських схем. Ключова інформація з листа могла банально бути написана поверх конверта, одержувач отримував її і не сплачував доставку або лист банально використовувався кілька разів (див. Додаток Н). Такі схеми зменшували доходи Королівської поштової служби.

Сер Роуленд Хілл (1795-1879) очолив рух, започаткований згаданими підприємцями, і, як член парламенту, зміг втілити поштову реформу в життя. При законодавчому органі було створено спеціальний комітет, який мав проаналізувати та звітувати перед парламентом щодо сучасного стану справ Королівської поштової служби; щодо ставлення з боку клієнтів до рівня послуг, які надає Королівська пошта; щодо ставлення клієнтів до впровадження реформ, їх необхідності; щодо впливу реформ на дохід від Королівської поштової служби. Членами комітету було опитано велику кількість посадових осіб: Генерального Поштмейстера, секретарів, юристів Центрального Поштамту, Поштмейстерів Лондона, Дубліна, Единбургу; частково були опитані клієнти Королівської пошти. З метою оцінки ймовірного доходу після впровадження реформи, комітет потребував статистики щодо кількості

оброблених Королівською поштою листів на рік. Сам Хілл надав дані, що свідчили про щорічний оберт у 80 мільйонів листів на рік [9], проте дане число досить умовне, адже детальної статистики, яка б описала об'єми обробленої поштою кореспонденції в другій половині ХІХ ст., в джерелах ми не зустріли.

Підсумкова оцінка справ Королівської поштової служби з боку комітету була наступною: «Пошта, замість того, щоб розглядатись як інституція, що надає вільний доступ для всіх (прошарків населення) і з відкритими руками сприяє розвитку торгівлі та цивілізації, є установою, послуги якої занадто дорогі...» [8, с. 12] Пропозицію Хілла щодо реформування поштової служби було прийнято. До того ж, комісією було зібрано близько 300 петицій, що містили більше 38000 підписів, з проханням реформування поштової системи.

Свій детальний план дій в рамках масштабних змін британської пошти Хілл виклав у брошурі «Post Office Reform: its Importance and Practicability» («Реформа пошти: її важливість і практичне значення») (1836) [8]. 4 січня 1837 року він подав цей документ Канцлеру Казначейства Томасу Спрінг Райсу. Перше видання було позначено як «приватне та конфіденційне» і не було опубліковане для широкого загалу. З доповненнями, план Хілла було видано 28 січня 1837 року.

Програма Хілла, зокрема, передбачала впровадження «низьких і рівномірних тарифів» відповідно до ваги відправлення, а не відстані. Звіт Хілла доводив, що під час поштових перевезень найдорожчим є не транспортування відправлень, а система обробки кореспонденції в поштових відділеннях.

Витрати, на переконання реформатора, можна було значно зменшити, якщо поштові послуги будуть передплачені відправником, а подібні передплата буде зазначена на конверті за допомогою штампу чи клейкого зображення (такі зображення вже використовувались на документах для сплати податків). Також листи, на яких зазначалась адреса одержувача, могли бути використані для написання тексту повідомлення з метою зменшення використання аркушів (конверти масово не випускались через високу собівартість до кінця ХІХ

століття). Крім того, Хілл запропонував знизити поштовий тариф до пенні за пів унції (0,5 унції = 14,2 грама) ваги, незалежно від відстані [8; 53].

Проте, перед впровадженням реформ, Хілл стикнувся з критикою з боку окремих членів Палати Лордів. Зокрема, Лорд Лічфілд засудив «дикі і далекоглядні схеми» Хілла. Вільям Маберлі, секретар Головного Поштамту, також засудив програму Хілла: «Цей план, здається, є абсурдним, абсолютно не підкріпленими фактами і повністю спирається на припущення...» [11] Проте, представники Нижньої Палати виступили єдиним фронтом за план Хілла, і в 1839 році останній отримав дворічний контракт на управління новою системою.

Для початку, з метою перевірки роботи нової системи методом експерименту, Хіллом було введено загальну чотирьохпенсову пошту, у відповідності до якої, незалежно від відстані, встановлювався твердий тариф у розмірі 4 пенси за пів унції ваги. Тарифікація була введена 5 грудня 1839 року і діяла лише терміном у 36 дні.

Пересвідчившись в успішності проведення даного експерименту (ріст вихідної кореспонденції), з 10 січня 1840 року було впроваджено уніфіковано пенні-пошту. Щоб скористатись її послугами, необхідно було заздалегідь придбати спеціальний конверт (який слугував й листом для написання повідомлення) й сплатити поштовий збір, купивши марку, що клеїлась (а не штампувалась) на конверті [38, с. 593]. Як було зазначено, до цього сума сплати за поштові послуги залежала від відстані та кількості аркушів, на яких було написане повідомлення; до того ж аркуш, який представляв собою конверт, не міг бути використаний відправником для розміщення на ньому тексту повідомлення. Це призводило до зниження швидкості пересилки листів (бюрократичний бар'єр, про який згадували вище), до того ж одна пересилка могла коштувати в середньому більше 4-х пенні. Як зазначав сам Хілл під час кампанії за впровадження своєї реформи «наречена не може отримати лист від коханого, адже плата за пересилку надвисока...» [8, с. 7]

В результаті впровадження реформи, обсяг внутрішньої кореспонденції різко зріс більше ніж на 115 %, у період з листопаду 1839 року (тобто з моменту

введення ще чотирьохпенсової пошти) [2]. Цей різкий зріст на початкових етапах функціонування реформованої пошти був зумовлений в результаті унеможливлення підробки конвертів та марок.

Щодо самих конвертів, то розробка їх дизайну була запрошена видатному британському митцю XIX століття Уільяму Мулреді (1786-1863). Хоч і профункціонували дані листи до фактичного введення поштових марок лише кілька років, бланки Мулреді стали передтечією сучасний конвертів. До створення листів митця, послання представляли собою ромб із стороною 10 см. Бланки Мулреді просто згинались навпіл, зображенням до середини, залишаючи місце для адреси отримувача листа [52].

Сторона листа Мулреді, призначена для написання повідомлення, представляла собою вільне місце посередині аркуша та розроблену художником ілюстровану рамку навколо. По центру зверху зображено Британію з левом та щитом біля її ніг. З обох боків від неї зображені умовні представники Азії, Північної Америки й інших континентів, які читають отримані «посланцями Британії» листи, надаючи перевагу безпосередньо Королівській поштовій службі. Дана ілюстрація мала засвідчити масштаб охоплення територій, на яких могла відбуватись розсилка відправлень Королівською поштою (див. Додаток П).

Сам Хілл сподівався, що такі конверти зможуть витіснити марки, які вже набирали популярності, проте він помилився. В деяких регіонах імперії дизайн листів сприймався як спроба держави встановити монополію на конверти та контролювати потік інформації. Щоб знівелювати значимість листа Мулреді, на нього навіть створювались карикатури, що зайвий раз продемонструвало зневагу та незадоволення населення до впровадження такого типу бланків. Тому вже за шість місяців після їх впровадження, 12 травня 1840 року, Хілл зазначив у своєму щоденнику: "Я боюся, що нам доведеться створити новий штамп замість листу Мулреді ... громадськість продемонструвала свою зневагу і навіть неприязнь до краси" (див. Додаток Р). Вихід було знайдено доволі швидко, бо вже активно функціонували поштові марки.

6 травня 1840 року «чорний пенні» став першою в світі маркою, що клеїлась на конверт (не штамп чи печатка) [46]. 8 травня в обіг було також введено «синій двупенсовик». Винайдення марки приписується самому Хіллу. У своїй програмі «Post Office Reform: Its Importance and Practicability», до якої ми вже звертались, він зазначає: «Можливо, ця проблема може бути усунена шляхом використання шматочка паперу, настільки маленького, щоб на ньому можна було розмістити лише печатку, а зовнішній бік змастити шаром клею, який відправник, зволоживши, зможе наклеїти на зовнішній бік листа...» [8, с. 12; 53, с. 26]

На спеціальному конкурсі, присвяченому розробці першої британської марки, де було представлено близько 2700 концептів, перемогу здобув проект Чарльза і Фредеріка Хітів та Генрі Коула. На марці було зображено портрет 21-річної Королеви Вікторії (1837-1901) у профіль та ціна, яку треба сплатити за поштові послуги – один пенні. Колір марки на початкових етапах був чорним, пізніше замінений на цегляно-червоний, через що марка і отримала свою назву.

Частина тиражу однопенсових марок продавалася до першого офіційного дня їх випуску - починаючи з 1 травня. Вірогідно, одночасно були виготовлені й двупенсові марки з тим же малюнком, але видрукувані синьою фарбою [101, с. 138]. Всього було віддруковано 286 700 листів з 68 808 000 марок, і значна їх частина дійшла до наших днів. Так, багато марок зберіглося, тому що, як ми зазначали, конверти в той час не були поширені: відправники клеїли марку прямо на складений лист. Якщо абонент не викидав такий лист, марка зберігалася. Відомо, що в 1840 році Дж. Е. Грей (1800-1875) придбав «чорний пенні» в блоках по чотири штуки, ставши тим самим першим відомим колекціонером поштових марок [60; 78].

Перші свідчення про «синій двопенсовик» зустрічаємо від 8 травня 1840 року, що може означати, що ці марки почали продавати двома днями пізніше. Використовувались для листів, що мали вагу, більше зазначеної у тарифній сітці. Насьогодні, вважаються значно більш рідкісними, ніж «чорний пенні».

Згадуваний нами «червоний пенні» було введено у 1841 році. Він залишив за собою номінал в 1 пенні, був фактично аналогом «чорного однопенсовика» й продовжував так називатись серед населення та працівників пошти (див. Додаток С). Існує кілька версій щодо причини зміни кольору марки. За першою, банально змінили чорний «траурний» колір, бо на марці зображено портрет молодої королеви; за другою, робітники пошти, які працювали за слабого освітлення, після зміни кольору однопенсовика легше могли розрізнити його та синю двупенсову марку. З 1854 року масово почали видаватись марки з перфорацією, що полегшило їх відрив від листа [91].

Впровадження марок, що клеїлись на конверт, фактично завершили формування поштової системи Великобританії.

Ще одним важливим аспектом «великих поштових реформ» другої половини XIX століття в Британії було впровадження перших поштових скринь. Вперше, pillar boxes були встановлені в Англії у 1852 році, і також не без втручання Хілла. Через постійні паузи та перерви в доставці листів на Нормандські острови, реформатор почав продумувати варіанти впровадження постійних точок забору пошти. Помічник, відправлений на острови, запропонував Хіллу впровадити «стовпи» для збору відправлень, які він бачив у Парижі [12; 16]. Пропонувалось виготовляти їх з чавуну висотою у 1.5 метра, восьмикутної форми в оливково-зеленому або темно-червоному кольорах. Перші поштові ящики на території імперії були встановлені на островах Гернсі та Джерсі і введені в експлуатацію 23 листопада 1852 року (див. Додаток Т). До покращення конструкції, досить часто пошта псувалась після дощу, проте «стовпи» користувались популярністю серед острів'ян.

Щодо перших поштових ящиків на території британського острова, то точних джерельних свідчень ми не маємо. Варто зазначити, що універсальної форми ящиків не існувало – вони проектувались в залежності від клімату місцевості, де він буде функціонувати. Тим не менш, в архівах Головного поштамту зазначається, що першим було встановлено поштовий ящик у Ботчергейті, Карлайл у 1853 році [23], копію якого ми можемо знайти на тому

місці й сьогодні. В Лондоні згадки про «стовпи» датуються 1855 роком. Під 1861 роком відома найстаріша поштова скриня Шотландії у місті Голспі. З 1859 року вводиться національний стандарт для виготовлення поштових скринь [65, с. 102], проте, з огляду на специфіку міста, існували виключення (наприклад, в другій половині XIX століття у Ліверпулі «стовпи» часто грабували, тому для цього міста було запропоновано більш міцну конструкцію).

Самі скрині розроблялись окремими підприємствами, з якими держава укладала контракт на постачання. У свою чергу, найбільшим успіхом користувались «стовпи», розроблені архітектором Джоном Пенфордом (1828-1909). Міцна конструкція та захист листів від вологи зробили «стовпи Пенфорда» лідерами серед інших поштових скринь. Їх аналоги встановлювались в Індії, Ірландії, Шотландії, Британській Гаяні, Австралії, Новій Зеландії та інших державах світу [103, с. 86]. На експорт, дані стовпи виготовлялись для Уругваю, де одиниці зберіглись до наших днів. До сьогодні поштові скрині користуються популярністю серед клієнтів королівської поштової служби.

Підсумовуючи розділ, варто зазначити, що процеси, які відбувались в рамках реформування Королівської пошти у XVII – 1 половині XIX ст. напряду вплинули на інституалізацію служби, прискорили формування поштової системи сучасного зразка не лише на території британських островів, але й стали надбанням сучасних поштових служб світу.

Протягом 2 половини XVII – на початку XVIII століття Королівська поштова служба переживала стрімкий зріст. Поштмейстери-реформатори, усвідомивши перспективи поштового бізнесу, прагнули вдосконалити його з метою отримання максимального прибутку. До великих поштових реформ 1840-х років, за ці «золоті півстоліття» було створено систему, за якою британська пошта здебільшого працює й до сьогоднішнього дня.

В середині XVII століття Томас Уізерінгс поклав початок «півстоліттю реформ». В результаті його діяльності британська пошта була реформована в струнку систему взаємопов'язаних ланок – місцевих поштових офісів. З

ініціативи Томаса Королівська пошта відкрилась для приватних користувачів. Було створено чітку систему фіксованої оплати відправлень, отримувач сплачував послуги пошти. Впроваджувалась логістична система, що охопила всю Англію, простягалась до Уельсу та Шотландії. «Шість великих доріг» забезпечували швидку та безпечну доставку відправлень. Впроваджене групування пошти дозволило полегшити та прискорити роботу поштарям на місцях.

Надбаннями Уізерінгса користувався, з деякими коригуванням, і Лорд-Протектор Олівер Кромвель, що дозволило зберегти досягнення першого у часи Республіки (1649-1660).

Після Реставрації монархії, з ініціативи Бішопа в межах Королівської поштової служби починає функціонувати перший прототип сучасної марки – «штемпель Бішопа», на якому зазначався день та місяць, коли лист було передано до поштамту. Наказом Карла II засновувався Центральний поштамт і офіційно впроваджувалась посада Головного поштмейстера.

В останній чверті XVII століття підприємець Уільям Доквра створив першу в світі приватну пошту, яка функціонувала на території Лондона. Пенні-пошта, названа так через фіксовану ставку за її послуги в розмірі 1 пенні, представляла собою розвинену логістичну систему, яка охопила столицю і, навіть, передмістя.

Протягом XVIII – на початку XIX століття в рамках Королівської поштової служби було впроваджено низку істотних змін, які стали відповіддю на стрімкий ріст попиту на поштові послуги.

Реформа Джона Палмера дозволила у значній мірі покращити роботу Королівської поштової служби. На зміну кінним поштарям було введено поштові карети, екіпаж яких складався не лише з кучера, але й з озброєного охоронця, частіше – відставного солдата. Поштові карети були швидшим та безпечнішим засобом перевезення пошти. На початок 1784 року лише одна карета курсувала між Лондоном та Брістолем. Станом на 1797 рік було створено сорок два маршрути, що з'єднували шістдесят найважливіших міст

Британії. До того ж, утримання поштових карет вимагало вдвічі менше видатків на їх утримання з імперської казни, ніж забезпечення кінних поштарів. До появи поштових потягів у 1830 році, даний спосіб доставки кореспонденції на території Британії та колоній вважався найоптимальнішим.

Введення уніформи поштових службовців свідчило про подальшу стандартизацію в рамках Королівської поштової служби, зародження «бренду» пошти Його Величності. В свою чергу, розвиток залізниці на території Британії сприяв покращенню поштового сервісу, росту його популярності та доступності, що відбилось на собівартості.

Поштові реформи 1840-1850-х років завершили майже півторастолітній процес реформування Королівської поштової служби. Сер Роуланд Хілл, проаналізувавши досвід попередників і врахувавши їх досягнення та недоробки, зумів створити зручну та ефективну поштову систему, яка відповідала потребам імперії, що зростала. Логічним виглядає процес уніфікації тарифів та введення плати відправником, як відповідь на виклик часу. Впроваджуючи сучасні технології (залізниця, масова печать), реформатор Хілл зумів налагодити взаємопов'язану роботу тисяч ланок, що склали Королівську поштову службу.

Таким чином, протягом XVII-першої половини XIX століття Королівська поштова служба пройшла шлях від обслуговування безпосередньо двору монарха до розгалуженої системи комунікацій, яка покривала всю Британську імперію. Як формувались поштові системи на рівні імперії і як новітні технології вплинули на розвиток пошти Її Величності, ми розглянемо у останньому розділі нашої роботи.

РОЗДІЛ 4.

КОРОЛІВСЬКА ПОШТОВА СЛУЖБА ЯК МОНОПОЛІСТ КОМУНІКАЦІЙНОЇ СФЕРИ БРИТАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У 2 ПОЛОВИНІ XIX- НА ПОЧАТКУ XXI СТ.

4.1. Розвиток поштових служб Індії, Австралії та Канади, як органічної частини Королівської поштової служби

В попередньому розділі нашої роботи нами було проаналізовано процес становлення поштових служб Шотландії, Ірландії та перших американських колоній вже у кінці XVII століття. Як зазначалось, ці служби створювались за англійським зразком, мали аналогічну ієрархію працівників та спектр послуг. Але яким чином було організовано поштовий сервіс на значно більших за масштабом та культурними відмінностями колоніальних територіях? Відповідь на це питання ми дамо у даному пункті роботи, проаналізувавши процес становлення поштових служб 3-х найбільших британських колоній: Індії, Канади та Австралії.

Формування поштової системи Індії тісно пов'язано з політичною історією цієї країни, а також – з діяльністю англійської колоніальної влади. Документально підтверджено формування індійської пошти з 2 половини XVIII століття, коли Ост-Індська компанія (з 1600 року функціонувала на території Індії) заснувала поштові відділення у Мумбаї, Ченаї та Калькутті між 1764 та 1766 роками [95, с. 19]. Ці відділення працювали для задоволення потреб в інформаційному обміні між торговцями та англійськими чиновниками безпосередньо на території Індії, на той час офіційного поштового зв'язку з метрополією не існувало. До того ж корінні жителі Індії не могли користуватись поштовими послугами.

Такий стан справ зберігався до 1774 року, коли Уоррен Гастінгс (генерал-губернатор Британської Індії в 1773-1784 рр.) офіційно відкрив публічний доступ до послуг Королівської пошти, при тому, що мало хто з корінних жителів міг собі дозволити надіслати листа. Таким чином, забезпечення

економічних та політичних потреб правлячої влади залишалося рушійною силою розвитку поштової служби. Закон про поштові відділення (1837 р.) залишав за британським колоніальним урядом виключне право пересилати кореспонденцію територією Ост-Індійської компанії [67, с. 359].

З першої половини XIX століття крім обслуговування території Індії, відділення Королівської пошти впроваджують пересилку листів з та до метрополії. У 1820-х підприємець Томас Вагхорн (1800-1850) розпочав планування вдосконалення поштових маршрутів між Англією та Індією. Ця задача виявилась досить важкою, адже, як відомо, проект розроблявся до запуску в експлуатацію Суецького Каналу у 1869 році. Проте, лейтенант британських ВМС у відставці, сер Томас особисто здійснює подорож з Англії до Індії через Єгипет, де заручився підтримкою паші Мухаммада Алі (1769-1849). В період між 1835 та 1837 роками Вагхорн живе серед арабів у пустелі, вивчаючи місцевість для найоптимальнішого поштового сполучення Єгипту та Індії. Він заклав основи майбутнього сухопутного маршруту через пустелю від Каїра до Суєцу [30].

До реалізації проекту Уогхорна, індійській пошті потрібно було близько три місяці, щоб дістатись Англії, після введення його шляху в експлуатацію – 35 днів. Листи, надіслані цією поштовою дорогою, мали спеціальну помітку «Care of Mr. Waghorn» («Справа мр. Уогхорна» або «Під захситом мр. Уогхорна») (див. Додаток У). Таким чином, після десяти років зусиль, маршрут сера Томаса був затверджений британським урядом та Ост-Індською торговою компанією як офіційний поштовий маршрут.

В 1850 році Головним Поштамтом було оприлюднено звіт з роботи індійської поштової служби. У документі пропонувалось впровадження єдиного поштового тарифу, який залежав лише від ваги відправлення, без врахування відстані (початок впровадження реформ Хілла в Індії). Також, у звіті рекомендувалось забезпечити індійських працівників Головного поштамту колонії посібниками, які допомогли б їм швидше вивчити процес роботи та структуру Королівської поштової служби [28]. Проте, дані рекомендації часто

порушувались на місцях. 1858 року індійська поштова служба стала частиною Королівської пошти, коли фактично перестала існувати Ост-індська компанія, а Індія перетворилась на повноправну колонію Британії.

Формування перших поштових шляхів на території Канади документально можна простежити з XVII століття, коли португалець Педро да Сілва (прибл. 1647-1717) став першим «поштарем», якому платили за перевезення листів з Квебеку до Монреалю і назад [107, с. 120].

Заснування канадського поштамту у 2 половині XVIII століття відбулось за підтримки заступника британського поштмейстера у Британській Північній Америці Бенджаміна Франкліна (1706-1790). З його ініціативи та за допомогою шотландця Хью Фінлі (1731-1801), підприємця та члена британського уряду на території Північної Америки, в 1763 році було засновано Головний поштамт у Квебеці з Фінлі на чолі. Два інших відділення були відкриті у Монреалі та Труа-Рів'єр. Для обслуговування шляхів, прокладених між цими містами, Франклін найняв кінних поштарів, які отримували плату за доставку листів у розмірі цента за одиницю.

Вищеокреслена система пересилки кореспонденції функціонувала в рамках британської пошти, проте її популярність постійно падала. Щоб виправити це становище, в якості очільника поштамту у Британській Північній Америці, у вересні 1773 року Фінлі вирушив у подорож Канадою та 13 британськими колоніями з метою оцінки діяльності поштової служби Нового Світу [13]. В результаті мандрівки, Хью дійшов наступного висновку: населення канадської частини британських колоній у Північній Америці радше заплатить приватному кур'єру, аніж скористається послугами філіалу Королівської поштової служби. До того ж високі тарифи відлякували поселенців, які в цьому вбачали додаткові податки на користь британської корони. Таким чином, Королівська поштова служба на території Канади до середини XIX століття переживала свого роду «кризу довіри».

В свою чергу, у 1851 році, за 16 років до створення Конфедерації, було засновано Головний поштамт Канади, коли управління поштовою службою

було передано Королівською поштою уряду провінції Канада [19]. Остаточна Канадська пошта була сформована 1 квітня 1868 року, коли було прийнято «Акт щодо врегулювання діяльності поштової служби» [27]. За снову поштової системи Канади було взято модель, створену та впроваджену в Англії Роудлендом Хіллом (її ключові принципи були висвітлені нами у попередньому розділі). Таким чином було остаточно сформовано поштову службу Канади, яка отримала назву Королівської поштової служби Канади (The Royal Mail Canada).

Хронологічно найпізніше було засновано поштову службу Австралії. Фактично до початку XIX століття перевезенням поштових відправлень на території Австралії займались мандрівники, торговці та переселенці. Плата за ці послуги відбувалась за домовленістю, а неофіційні пункти забору пошти зазвичай створювались у найбільш географічно вигідних місцях [3].

Інституалізація пошти Австралії бере свій початок від 1809 року, коли в Сідней було призначено першого Головного поштмейстера Нового Південного Уельсу. Ним став Ісаак Ніколс (1770-1819), колишній фермер, який керував поштовою службою зі свого помешкання у Сідней. Його головним завданням було «регулювання порядку під час надходження пошти в порт міста» (коли прибував корабель з поштою люди буквально брали його штурмом, чому й мав запобігти поштмейстер будь-якими засобами) [63; 113]. Ніколс мав отримати відправлення, обробити їх, укласти список одержувачів і вивісити його на дверях власного будинку. Також, він міг опублікувати список адресантів у «Сіднейському віснику». Щоб забрати відправлення з дому поштмейстера, одержувачі мали заплатити шилінг за кожний лист.

Пізніше, Поштовий акт 1825 року дозволяв губернатору Австралії встановлювати власні фіксовані тарифи на поштові відправлення, а також створювати нові поштові відділення, що сприяло утворенню першої поштової системи, яка охопила британські колонії на території Австралії. Доставка листів поштарями була остаточно налагоджена у 1828 р., а ще за три роки на території континенту з'явилися перші поштові скрині.

Перше регулярне поштове сполучення було встановлене між Сіднеєм та Мельбурном у 1838 році [103, с. 139]. У той же рік в Сіднеї було впроваджено перші «передплачені» конверти – зі штампом, подібним до марки. З 1849 року на території колоніальних володінь Британії в Австралії було встановлено єдиний поштовий тариф, за зразком метрополії. У 1850-х роках з'явилися перші австралійські марки, і наказом Королеви передплата з їх використанням стала обов'язковою [106, с. 46].

Перевезення кореспонденції на території заокеанських колоній та ріст послуг на цю послугу змусив Королівську поштову службу шукати швидші та надійніші способи доставки листів. Корабельна пошта вже не відповідала вимогам часу, адже інформаційні та торгові зв'язки населення метрополії з населенням заокеанських колоній міцнішали й вимагали більш мобільного та швидкого способу обміну повідомленнями. Відповіддю на запити клієнтів стало впровадження Королівської поштою повітряних перевезень.

Починаючи з ХХ століття, коли браття Райт запатентували свій винахід, літак вже розглядався, як новий засіб швидкого перевезення пошти. Перший експеримент з доставки відправлень повітрям відбувся в лютому 1911 року, коли сер Уолтер Джордж Вінхем (1868-1942) здійснив пробний переліт в рамках виставки у Аллахабаді, Індія з метою демонстрації можливостей повітряної пошти (див. Додаток Ф). Політ тривав більше 13 хвилин і був успішним [1]. Після повернення в Лондон, Вінхем розпочинає кампанію з розвитку повітряної пошти Британії.

Королівська пошта, як вже зазначалось, вбачала перспективи в повітряних перевезеннях, тим паче після успіху льотчика. Було запропоновано використовувати окремі приміщення, призначені для зберігання «повітряних» відправлень, а також створено спеціальні марки. На них було зображено біплан Фармана над Віндзорським замком. Такі марки продавались у Гарродс, Селфріджс та інших великих магазинах Лондона, де пошта також приймалась до відправлення й забиралась спеціальними блакитними фургонами. Таким

чином, ще до першого офіційного поштового перельоту, призначеного на вересень 1911 року, було зібрано більше 58000 листів на відправлення [44].

Перший поштовий літак вилетів з Хендона 9 вересня о 16:55 з відправленнями, вагою близько 10.4 кг. Пошта прибула до Віндзора за 12 хвилин (близько 34 км відстані), потім, перевезена поштарем до відділення, була відсортована та перенаправлена в Лондон 18-годинним потягом [1]. Не дивлячись на свого роду показовість польоту (приурочений до коронації Георга V), повітряна пошта відкривала більш широкі можливості та перспективи перед Королівською поштою, а саме – збільшення зони інформаційного покриття імперії та прискорення культурного обміну між колоніями та метрополією.

На території Канади перших поштовий політ було здійснено у 1918 році з Монреалю у Торонто. З 1920-х років встановлено постійне повітряне сполучення з Лондоном. В свою чергу, як було зазначено вище, повітряне поштове сполучення між Індією та британськими островами існувало з 1911 р., остаточно оформившись в роки Першої світової війни. Перше повітряне сполучення між Австралією та Англією було започатковано у 1914 році, також з огляду на військові потреби.

Прискорили розвиток британської повітряної пошти світові війни, які вимагали оперативного обміну даними як на британських островах, так і між колоніальними володіннями та Європою. Більш детально це питання ми розглянемо у останньому пункті нашої роботи.

Підсумовуючи вищевикладене, варто зазначити, що формування поштових служб на території найбільших колоній Великобританії проходило зі своїми особливостями.

Формування поштової системи Індії тісно пов'язано з політичною історією цієї країни, а також – з діяльністю англійської колоніальної влади. Створений для обслуговування потреб службовців Ост-Індської компанії у середині XVIII століття, індійський поштамт стає доступним для офіційних осіб колоніальної влади вже у 1780-х роках. Морське та сухопутне сполучення з метрополією було встановлено на початку XIX століття, ще до побудови

Суецького каналу і забезпечувало зв'язок населення Індії з Лондоном. Проте фактичний публічний доступ до поштових послуг для аборигенів не був забезпечений, тарифи залишались зависокими для пересічних громадян Індії, що було безперечним мінусом діяльності Королівської пошти на території східної країни.

Щодо формування поштової служби Канади, то воно відбувалось під впливом поштових функціонерів Нового Світу, які вже налагодили пересилку повідомлень між англійськими колоніями. Їх зусиллями було утворено перші поштові маршрути між канадськими містами, проте все це відбувалось під протекторатом Британії та з використанням досягнень пошти Його Величності. Канадська пошта одна з перших сформувала власний Головний поштамт, номінально підпорядкований лондонському.

На відміну від індійського та канадського, австралійський поштамт розвивався найповільніше, хоча, як ми зазначали, попит на поштові перевезення на території континенту вже на кінець XVIII століття існував досить високий. Поштова справа на території Австралії розвивалась досить повільними темпами, що було зумовлено географічними особливостями континенту.

Проте спільним для всіх зазначених країн було формування поштової системи відповідно до реформ Хілла 1840-х років, що значно спрощувало поштові сполучення в межах імперії та пропагувало британську поштову модель по всьому світу.

В свою чергу, впровадження повітряних поштових сполучень у значній мірі полегшило та прискорило інформаційний обмін як між колоніями, так і між колоніями та метрополією.

Таким чином, поштова система Британської імперії на середину XIX – поч. XX ст. представляла собою розвинену систему, яка прагнула до забезпечення потреб своїх клієнтів у постійному обміні інформацією. Для цього Королівська поштова служба впроваджувала нові технологічні засоби зв'язку, серед яких – телеграф та телефон.

4.2. Телеграфний і телефонний зв'язки, як нові гілки Королівської поштової служби

На поч. ХХ ст. Королівська поштова служба представляла собою ключового провайдера обміну інформацією на території Британської імперії. Мережа залізниць укрила острівну державу і забезпечила щоденний обмін повідомленнями між столицею та іншими містами Англії. Повітряне та морське сполучення гарантувало доставку кореспонденції у заморські володіння британської корони.

Проте, ріст населення та збільшення об'ємів торгівлі вимагали нових способів передачі повідомлень, швидших, за літак чи паром. Такі способи існували, проте вони знаходились поза межами функціонування Королівської пошти. Це були послуги телеграфних та телефонних компаній.

Перший телеграфний зв'язок на території Британії було встановлено сером Френсісом Роналдсом (1788-1873) – англійським фізиком, який у 1816 році проклав 8-мікілометровий залізний дріт між двома дерев'яними рамами у своєму саду і довів, що електричні імпульси, які проходять цим дротом, можна контролювати, а отже – пересилати з їх допомогою повідомлення на далекі відстані [42, с. 27].

Проте патент на перший телеграф отримали англійські винахідники Вільям Фотергілл Кук (1806-1879) та Чарльх Уїтстоун (1802-1875), які, базуючись на експерименті Роналдса, створили перші телеграфні лінії, використовуючи для цього залізничні гілки. У 1845 році технологію було запатентовано, і станом на кін. ХІХ – поч. ХХ ст. телеграфні лінії було прокладено вздовж залізничних гілок по всій острівній частині Британії. На початку телеграф використовувався для подачі аварійних сигналів на залізниці, але з 50-х рр. ХІХ століття Кук добився від парламенту права на комерціалізацію свого винаходу («Electric Telegraph Company», 1846).

Даний крок спричинив хвилю «капіталізації» телеграфу. З другої половини ХІХ ст. в Англії існувало кілька конкуруючих телеграфних компаній, серед яких найбільшими були «Electric and International Telegraph Company»

(1868), «British and Irish Magnetic Telegraph Company» (1850) та «London District Telegraph Company» (1859) [33].

Станом на середину XIX століття маємо дані про існування близько 14 тис. кілометрів телеграфних ліній та близько 600 телеграфних станцій на території Британії. Буквально через 10 років ці показники зросли до 26 тис. км та 2040 станцій відповідно.

Щодо плати за послугу, то станом на 2 пол. XIX ст., вона варіювалась в залежності від відстані, а саме: до 160 км – 1 шилінг, від 160 до 320 км – 1 шилінг 6 пенсів, більше 320 км – 2 шилінга. Не дивлячись на досить високі тарифи, потреба у телеграфному зв'язку тільки зростала [21].

Перша пропозиція щодо монополізації телеграфу поштою надійшла до парламенту від Томаса Аллана (1812-1883), засновника компанії «The United Kingdom Electric Telegraph Company Limited» (1860). Саме з його ініціативи у 1870-х роках телеграфний зв'язок вперше з'єднає Англію з Португалією, Канадою та Сполученими Штатами. Сер Томас пропонував «покрити мережею телеграфних кабелів усю Англію», використовуючи винайдений ним «легкий» мідний кабель.

Його ініціатива була підтримана Френком Скадмером (1823-1884), помічником головного поштмейстера. Скадмер підготував документ, у якому висвітлив усі недоліки існування великої кількості приватних телеграфних компаній, серед яких головним аргументом було скупчення їх станцій у населених пунктах з великою кількістю населення, у той час як провінції залишались поза увагою. Цитуємо частину його звіту: «Що стосується телеграфного сполучення, то у той час, як 30% населених пунктів... обслуговуються добре, 40% – посередньо обслуговуються, 12% – погано обслуговуються, – 18% з населенням понад півмільйона осіб не обслуговуються взагалі...» [47] На його думку, лише монопольне право держави на телеграф могло виправити таке становище. Скадмер запропонував відкрити телеграфні станції на кожному поштовому відділенні, яке обслуговувало більше 2000 осіб. Оплата мала бути уніфікованою та становити 1 шилінг за 20 слів і 6 пенсів за

кожні наступні 10 слів. За його підрахунками, усе майно телеграфних компаній обійдеться пошті у 2400000 фунтів плюс 100000 фунтів на розширення мережі. Тим не менш, телеграф мав окупитись вже приблизно за 10 років роботи [98, с. 60].

Таким чином, законом від 1868 року Генеральний поштмейстер отримував ексклюзивне право на придбання внутрішніх телеграфних компаній Великої Британії, а закон 1869 року остаточно затвердив монополію поштмейстера на телеграфний зв'язок на території імперії. Станом на 1872 рік існувало 5 тисяч телеграфних станцій, які з'єднувались 36 тисячами км дроту. Маємо дані про ріст надсилання повідомлень: з 33 млн повідомлень у 1884-1885 рр. до 50 млн у 1886-1887 роках [99, с. 38].

У 1875 році Англія приєдналась до міжнародної угоди, яка стосувалась телеграфічного зв'язку. Відповідно до цієї угоди, встановлювалось 6 мов для передачі повідомлень: англійська, французька, німецька, італійська, іспанська, португальська, голландська та латинська. Також, було встановлено фіксовану плату за пересилку повідомлень між окремими країнами: 4 пенні за пересилку до Німеччини та 3 пенні за пересилку до Нідерландів.

Телеграфна сітка охопила й територію всієї імперії. До Індії повідомлення можна було відправити за 4 шилінга, до Канади – за 3 шилінга, до Австралії – за 4 шилінга 7 пенсів (до 20 слів) [104].

Не дивлячись на те, що станом на 1901-1902 рр. було відправлено близько 92 млн телеграм, вже у 1906-1907 рр. цей показник знизився до 89 млн, що свідчило про спад популярності телеграфного зв'язку, який, по-перше, був занадто дорогим для користувачів; по-друге, не приносив прибутку державі (станом на 1903 рік телеграф коштував державі 279 тис. фунтів щорічно) [17]. Популярність набрав новий спосіб зв'язку.

Перший телефон в Британії був спроектований лордом Кельвіном (1824-1907) у 1876 році та представляв собою лише «платформу для наступних досліджень у цій галузі». У 1877 році вперше дві машини, які винайшов американський вчений шотландського походження Олександр Белл (1847-

1922), були використані на поштовому відділенні в Англії в комерційних цілях, і мали успіх [80, с. 131]. Поштове відділення домовлялось з агентами винахідника щодо надання доступу до цих машин приватним орендарям.

Вже в наступному 1878 році, коли в апарати Белла встановили мікрофони, було створено першу компанію, яка мала би займатись поширенням винаходу фізика. Ця компанія намагалась домовитись з Королівською поштою напряду, пропонуючи телефонні апарати за собівартістю, проте отримала відмову. Тому телефони постачались лише приватним особам.

Ця компанія мала назву «Едісон» і вже у 1879 році мала намір виставити свої акції на біржі. Наступного року було створено Об'єднану телефонну компанію, діяльність якої підпадала під дію згаданого нами вище закону про телеграф. Відповідно до розділу 4 закону «Про телеграф» від 1869 року телефон трактувався як телеграф [42, с. 38]. Створювалась патова ситуація, яка могла знищити усі перспективи телефону в Британії на той момент: приватні компанії мали патентні права на апарати, а пошта – ексклюзивне право на передачу повідомлень (за вищевказаним законом). Суб'єкти пішли на компроміс: пошта за окрему платню надавала приватним компаніям право на передачу повідомлень телефоном, компанії ж відповідали за апаратне забезпечення.

Протягом 1880-х рр. в Англії відбувся справжній телефонний «бум». Компанії з'являлись і зникали, обслуговуючи незначну площу, найчастіше – район чи квартал густозаселеного міста.

У січні 1880 р. було відкрито першу магістральну телефонну лінію між Лідсом та Бредфордом. Під'єднавшись до цієї лінії, можна було поширити телефонний зв'язок й у інших населених пунктах. У тому ж році було встановлено центральний акумулятор, який живив телефони й полегшив конструкцію апарату.

Актом парламенту від 1899 року було дозволено створення муніципальних телефонних компаній. З 1334 міст, які подали заявки на створення власної мережі, станом на початок ХХ ст., ліцензії отримали лише 6:

Глазго, Тунбридж, Брайтон, Портсмут, Халл, Свонсі [43]. Проте й вони проіснували досить недовго; вже у 1900-х роках вони були поглинуті UTC (Об'єднаною телефонною компанією).

Не дивлячись на існування приватних компаній, Королівська пошта почала впроваджувати власні телефонні пункти. З 1881 року на окремих відділеннях (Свонсі, Кардіф, Міддлсбро) було встановлено телефонні апарати.

Проте до 1884 року використання телефону обмежувалось лише сферою ведення торгівлі. Для приватного сектору дана технологія залишалась занадто дорогою. Однак наявність телефонів на поштових відділеннях свідчила доступ приватних осіб до цього виду зв'язку. У громадських місцях, таких як залізничні станції та магазини, були створені відділення для користування телефоном, знову ж таки, з ініціативи пошти. Це дало поштових до проектування перших телефонних «кіосків», які замінили телефонні відділення.

Дизайн першої британської телефонної будки розробив сер Гілберт Скотт (1880-1960). Знаменита «червона будка» моделі K2 вперше була встановлена на вулицях Лондона у 1924 році (див. Додаток X). Архітектор пропонував виконати їх з «м'якого заліза» й у «темно-зеленому кольорі». Проте пошта наполягла на чавуні та яскраво-червоному забарвленні, яке перетворило будку на культурну ікону [43].

На рубежі XX століття телефонна галузь продовжила прогресувати. У 1901 р. угода між Королівською та Національною телефонною компанією забезпечила клієнтам вільне спілкування між двома системами в Лондоні. Це означало, що апарати, зареєстровані в Поштовому відділенні, можуть дзвонити на лінії Національної телефонної компанії та навпаки. З 1905 року обидві компанії розпочали свій план об'єднання двох систем, щоб забезпечити цілісну і синхронізовану телефонну мережу [79]. У 1912 році Королівська поштова служба поглинула UTC, перетворившись на монопольного провайдера інформаційного обміну в імперії.

Остання чверть XIX–поч. XX століття пройшли під знаком технологічного реформування поштової системи. Винайдення телеграфу та

телефону і їх введення в експлуатацію в межах британської пошти забезпечили найбільш швидкий та стабільний зв'язок як на британських островах, так і на території всієї імперії. Британська пошта стала монополістом інформаційного обміну в межах імперії, обслуговуючи близько 24% тогочасного населення планети.

4.3. Королівська пошта у XX – на початку XXI століття: проблеми та перспективи

Коли Едуарда VII було проголошено королем Великої Британії, Королівська поштова служба перебувала у статусі головного провайдера інформаційного обміну в межах імперії. Відправлення діставались адресатів повітрям, водою та землею. З другої половини XIX століття телеграф та телефон поповнили «комунікаційний арсенал» пошти. А вже за часів правління Георга V (1910-1936), у 1912 році Королівська поштова служба отримує монополісне право на телеграфну та телефонну системи в результаті націоналізації зазначених галузей. Такий широкий спектр комунікаційних послуг давав можливості Британії створити власний інформаційний простір, популяризувати культурні надбання острівної держави.

Проте цьому активніше сприяли масштабні військові конфлікти. Перша половина XX століття увійшла в історію, як період двох світових війн. Британська імперія, над якою «ніколи не заходило сонце», приймала активну участь у згаданих конфліктах. Не дивлячись на відсутність бойових дій безпосередньо на території метрополії, вони охопили територію британських колоній та домініонів в Магрибі та в Азії. Це означало, що Королівська поштова служба отримала новий виклик – формування стабільної, максимально швидкої та зручної поштової системи в умовах активних бойових дій. Реформування та прогрес поштової служби у першій половині XX ст. представляли собою прямі відповіді на виклики війни.

Проте це було не вперше, коли військові дії сприяли прогресу Королівської пошти. Питання створення військової пошти піднімалось ще в останній чверті XIX століття, коли підполковник Джон дю Плат Тейлор (1829-

1904) виступив з ініціативою створення добровольчого загону стрільців-поштарів (Post Office Rifles), або 8-й Лондонський батальйон (див. Додаток Ц). Ці дії він аргументував відсутністю стабільного поштового сполучення під час Кримської війни (1853-1856), коли цивільні поштарі не справлялись зі своїми обов'язками під час бойових дій [110, с. 146-149]. Тому було оголошено набір поштарів до спеціального загону.

Цей добровольчий батальйон було сформовано на наступних засадах: корпус створюється зі службовців пошти в рамках 49-ї Добровольчої Стрілкової Дивізії Мідлсекса; під час бойових дій поштарі мають забезпечити формування польових поштових відділень; головнокомандуючим призначався Армійський поштмейстер, який підпорядковувався головнокомандуючому військовими силами на даній території; пошта повинна сортуватись або після прибуття до Лондону, або в польових умовах; листи з Англії до місця військових дій сплачувались двічі, щоб армієць міг безкоштовно надіслати відповідь; армія повинна забезпечувати корпус транспортом за будь-яких умов.

19 серпня 1882 року новий поштовий корпус британської армії висадився у Александрії, лише через 17 днів, після його утворення. Військові поштарі розгорнули свою діяльність в умовах бойових дій англо-єгипетського конфлікту 1882 року. Завдяки їх діяльності, листи у Британію виправлялись 3 рази на тиждень суходолом через Францію, а кореспонденцію з батьківщини можна було замовити для доставки морем [96, с. 108-109]. Отже, вперше воєнізований підрозділ поштарів встановив інформаційний обмін для британських армійців. Тому було прийнято рішення зберегти та максимально убезпечити роботу поштарів-фронтовиків.

Більш серйозним викликом для військових поштарів стала Перша світова війна (1914-1918). Британські експедиційні корпуси брали участь у військових кампаніях як на території «старої Європи», так і на території Близького Сходу. Тому поштовий обмін мав охопити досить велику за площею територію.

З цією метою 10 серпня 1914 року було засновано домашнє поштове депо (The Home Postal Depot (HPD)) в рамках структури Головного поштамту [88, с.

30]. Для потреб фронту в тому ж році в НРД почала працювати сортувальна станція, що мала пришвидшити поштовий обмін між фронтовиками та Британією. Уся фронтова кореспонденція через представників поштамту потрапляла до кораблів, якими діставалась батьківщини.

В свою чергу листи на фронт з Англії переадресовувались на НРД, де вони сортувались відповідно до напрямку. Звідти пошта потрапляла на базові станції (Base Army Post Offices (BAPO)), а потім потягами доставлялась відділенням польової пошти. Після останнього сортування, кореспонденція розвозилась по армійським корпусам, де представники Королівської поштової служби доставляли їх на фронт одержувачам [77, с. 252]. Як бачимо, система мала чимало ланок, проте працювала досить продуктивно. За час Першої Світової домашнє депо опрацювало близько 2 млн. листів, які надходили на та з фронту. Досвід доставки листів у гарячі точки дозволить Королівській пошті вдосконалити власну сортувальну систему в післявоєнний період.

Варто відмітити вагомий вклад жінок у функціонування Королівської пошти під час Великої війни. Найчастіше вони заміняли чоловіків на постах листонош (див. Додаток Ш), а особливо – на посаді операторів телеграфного зв'язку. Парадоксально, але саме Перша Світова війна зробила для зрівняння у правах жінок та чоловіків значно більше, ніж британський суфражистський рух протягом кінця XIX століття. В результаті нестачі кадрів чоловічої статі внаслідок війни імперський уряд був вимушений призупинити дію Шлюбного мораторію 1876 року на період війн, згідно з яким замужнім жінкам заборонялось працювати [7; 48]. Це дало змогу громадянкам імперії зробити свій внесок у перемогу союзників у Першій та Другій Світових війнах.

До цього отриманий в Великій війні досвід допоміг військовим поштарям під час не менш масштабної Другої Світової (1939-1945). Проте поштова система, створена під час цієї війни виявилась більш прагматичною з огляду на очікування Британією власної блокади. На верхньому щаблі системи перебував домашній поштовий центр (Home Postal Centre), якому були підконтрольні 6 армійських центрів поштового розповсюдження (Army Postal Distribution

Centres (APDC). Вони були розташовані в Лондоні, Бристолі, Лідсі, Кру, Единбурзі та Белфасті [70, с. 407].

APDC отримували свою пошту безпосередньо з Центрального поштамту або з домашнього поштового центру. Військові поштарі відповідали за збір та доставку кореспонденції до відділень APDC і навпаки. Під час Другої Світової війни вперше в рамках Королівської пошти було розроблено та використано концепцію «закритої адреси» [111, с. 12]. Така адреса включала лише номер, ранг, ім'я та підрозділ солдата. Цей підхід мав максимально засекретити переміщення британських військ, особливо з початку операції «Оверлорд» у червні 1944 року. Концепція «закритої адреси» стала прототипом сучасної поштової служби британського війська (British Forces Post Office (BFPO)), створеного у 1999 році з метою надання послуг військовослужбовцям, і яка функціонує поза Королівською поштовою службою. Подібна кодировка листів використовується по сьогоднішній день [94, с. 163-165].

Інше поштове нововведення часів Другої Світової війни – це впровадження аерограм – авіапоштового відправлення за зниженим тарифом, що на початку існування використовувалось для передачі суто секретних повідомлень. Найактивніше аерограми надсилались англійськими корпусами, розквартированим на Близькому Сході. Зокрема, військовий міністр Британії Ентоні Іден (1897-1977), у своєму листі до командуючого збройними силами Британії на Близькому Сході генерала Арчібальда Уейвела (1883-1950), зазначав: «Вашому заступнику директора поштової служби наземних військ дозволяється негайно впровадити пересилку аерограм на Близькому Сході. Використовуйте британські марки з усіх країн, включаючи Єгипет». Вже з 1 березня 1941 року почалась пересилка таких повідомлень. Вони доставлялись гідролітаками авіакомпанії Imperial Airways або кораблями військового флоту [111, с. 13]. Секретність аерограми, її легка вага, а отже – нижча плата, зробили її популярним способом відправки не лише серед військових, але й серед цивільного населення. Сьогодні, в Британії досі використовують «цивільні»

аерограми, хоча, об'єми їх пересилки, з огляду на появу інтернет-зв'язку, з середини 2000-х років значно впали.

З огляду на вищезазначене, очевидно, що в умовах масштабних військових дій Королівська пошта продовжувала прогресувати. Було налагоджено стабільну сортувальну систему листів, налагоджено морські, наземні, водні комунікації між місцями бойових дій та британськими островами, винайдено аерограми та закриті листи.

У післявоєнний період Королівська поштова служба продовжувала виконувати свої функції, забезпечуючи інформаційний обмін як на території британських островів, так і за їх межами. Модель британської поштової системи стала зразком для розбудови мереж доставки на території колишніх британських колоній та домініонів. Британські поштові скриньки та телефонні будки можна було зустріти як в Ірландії й Шотландії, так і на Мальті й в Аргентині. Саме за часів правління Єлизавети II (з 1952 р.) було прийнято закон, який остаточно сформував Королівську поштову службу, як окрему державну структуру.

До поштового закону 1969 року Королівська поштова служба існувала, як окремий державний департамент. Вона взяла на себе повну відповідальність за керування масивом національних служб, що включали поштовий зв'язок, постійно зростаючу телефонну систему, пенсійну службу та інші. Коли ж законодавство 1969 р. набуло чинності (1 жовтня), воно внесло ряд істотних змін у окреслений стан речей [25]. По-перше, Королівська пошта перестала бути урядовим відомством і перетворилась на державну корпорацію з усіма своїми акціями, що належать державі. Очевидно, що новий корпоративний статус був необхідний, щоб організація залишалась прибутковою в умовах повоєнної економіки. Виходячи з цього, посаду Головного поштмейстера було скасовано, і новостворена колегія поштового зв'язку (Post Office Board) впровадила нову посаду Міністра пошти та телекомунікацій.

По-друге, закон фактично розділив організацію на два різних підприємства: пошту та телекомунікації [86, с. 80]. Вважалося, що це

покращить рівень сервісу, який надавався обома компаніями та сприятиме постійній модернізації, яка, знову ж таки, мала підвищити прибутки Королівської пошти в майбутньому. Але по факту, поштовий закон 1969 року почав процес повного відокремлення телекомукацій від пошти, який остаточно завершився у 1980-х роках [32].

На початку 1970-х років Королівська пошта стикається з першим серйозним викликом у другій половині ХХ століття – страйком працівників. Подібний виступ став першим для британської пошти з початку часів її існування. Працівники корпорації вимагали підвищення зарплати на 15-20%, але отримали відмову з боку керівництва. Страйк розпочався 20 січня і тривав сім тижнів (див. Додаток Щ). За цей час, середньостатистичний працівник пошти втратив близько 150 фунтів зарплатні, а Королівська пошта зазнала збитків в розмірі приблизно 25 млн фунтів стерлінгів [37]. Страйкарі повернулись до роботи 8 березня 1971 року, коли було введено десяткову валюту і підвищено плату за поштові послуги, що дозволило задовольнити вимоги працівників пошти. Проте більшість поштарів були незадоволені запропонованими умовами, що створювало передумови для ескалації конфлікту.

У 1981 році відбувається остаточно відокремлення телекомунікацій від пошти. Було утворено British Telecom Co, яка функціонувала незалежно від пошти. Королівська пошта терпіли збитки, що призвело до ще одного страйку у 1988 році. Офіційно, його було проголошено через призначення грошових бонусів для залучення нових працівників в Лондоні та Південному Сході. Страйк тривав з 31 серпня до 13 вересня. Близько 150 млн листів та посилок не було доставлено за цей період [20; 21], що сприяло поширенню фаскових апаратів.

Таким чином, з вищевикресленої ситуації очевидно, що Королівська поштова служба у другій половині ХХ століття стикнулася з проблемами економічного характеру. Не дивлячись на отримання корпоративного статусу та відокремлення компанії від телекомунікаційної сфери та монополію пошти на

будь-які види перевезення відправлень, двічі на окреслений період відбувались масові страйки робітників компанії, що несли їй значні збитки. Аналізуючи графік прибутків Королівської поштової служби за ХХ ст., можна побачити загальну тенденцію до зростання до початку 2000-х років. Найбільш кризовими видались роки після прийняття поштового закону від 1969 року, коли компанія втратила телекомунікаційну галузь, та протягом 70-х – на поч. 80 – х рр., коли страйковий рух сколихнув британську пошту.

Проте спостерігалась тенденція до зростання прибутків з огляду на модернізаційні процеси 1990-х-поч.2000-х рр., що торкнулись діяльності Королівської пошти, якщо не брати до уваги кризовий 1999 рік (див. Додаток Ю).

Після зміни британського уряду в 1997 році, трудова адміністрація прийняла рішення залишити пошту в державній власності, але надати їй більшу комерційну свободу. З цією метою у 2000 році було прийнято Закон про поштові послуги, за яким Королівська поштова служба перетворювалась на акціонерне товариство з обмеженою відповідальністю. При цьому, Державний секретар з питань торгівлі та промисловості тримав 50004 акцій плюс 1 спеціальний акційний пакет, а Державний скарбничий – 1 акцію. З 2002 року компанія отримала сучасну назву – «Royal Mail Group plc.» Того ж року Джон Робертс, керівник компанії, оголосив про свою відставку, після оголошення річного дефіциту компанії у розмірі 1.1 млрд фунтів, що свідчило про економічну неревалентність британської поштової системи в її тогочасному вигляді. Розроблялись плани денаціоналізації Королівської поштової служби [49].

Протягом другої половини ХІХ – ХХ століття Королівська поштова служба завершила своє формування, як єдиного сервісу з обміну інформаційними повідомленнями на території Британської імперії. Поштова система охопила не лише британські острови, але й залучила заокеанські колонії (Канаду, Індію, Австралію та ін.) до єдиного «англійського»

інформаційного поля. Завдяки поштовому зв'язку, починається культурне завоювання Британією більшої частини земної кулі.

Важливо пам'ятати, що формування поштових служб на території найбільших колоній Великобританії проходило зі своїми особливостями: в Індії воно було тісно пов'язано з політичною історією цієї країни, а також – з діяльністю англійської колоніальної влади; в Канаді воно відбувалось під впливом поштових функціонерів Нового Світу, які вже налагодили пересилку повідомлень між англійськими колоніями; в свою чергу, поштова справа на території Австралії розвивалась досить повільними темпами, що було зумовлено географічними особливостями континенту. Проте спільним для всіх зазначених країн було формування поштової системи, спираючись на реформи Хілла 1840-х років, що значно спрощувало поштові сполучення в межах імперії та пропагувало британську поштову модель по всьому світу, а впровадження повітряних поштових сполучень у значній мірі полегшило та прискорило інформаційний обмін як між колоніями, так і між колоніями та метрополією.

Остання чверть XIX – поч. XX століття пройшли під знаком технологічного реформування поштової системи. Винайдення телеграфу та телефону і їх введення в експлуатацію в межах британської пошти забезпечили найбільш швидкий та стабільний зв'язок як на британських островах, так і на території всієї імперії. Британська пошта стала монополістом інформаційного обміну в межах імперії, обслуговуючи близько 24% тогочасного населення планети.

В умовах масштабних військових дій 1914-1918, 1939-1945 рр. та у післявоєнний період Королівська пошта продовжувала прогресувати. Було налагоджено стабільну сортувальну систему листів, налагоджено морські, наземні, водні комунікації між місцями бойових дій та британськими островами, винайдено аерограми та закриті листи.

У другій половині XX століття Королівська пошта стикнулася з проблемами економічного характеру. Не дивлячись на отримання корпоративного статусу та відокремлення компанії від телекомунікаційної

сфери та монополію пошти на будь-які види перевезення відправлень, двічі на окреслений період відбувались масові страйки робітників компанії, що несли їй значні збитки. Аналізуючи графік прибутків Королівської поштової служби за ХХ ст., можна побачити загальну тенденцію до зростання до початку 2000-х років. Найбільш кризовими видались роки після прийняття поштового закону від 1969 року, коли компанія втратила телекомунікаційну галузь, та протягом 70-х – на поч. 80- х рр., коли страйковий рух сколихнув британську пошту.

Спостерігалась тенденція до зростання прибутків з огляду на модернізаційні процеси 1990-х – поч.2000-х рр., що торкнулись діяльності Королівської пошти. Проте в цей період британська поштова система виявилась економічно невігідною для держави, що сприяло розробці подальших планів щодо її денаціоналізації.

ВИСНОВКИ

Історія становлення та розвитку Королівської поштової служби британської імперії хронологічно охоплює XVI–XXI ст. Протягом цього часу з виключно придворного сервісу Королівська пошта перетворилась на міжнародну компанію-монополіста поштового зв'язку в Британії, головного провайдера інформаційного обміну на території Об'єднаного Королівства та колишніх колоній імперії. З моменту свого офіційного заснування королівським указом в XVI ст. і на шляху до утворення загальноімперської інформаційної системи Королівська поштова служба пройшла кількосторічний шлях реформ. Ці якісні зміни були спрямовані на формування поштової служби, здатної оперативно задовольняти потреби клієнтів у швидкій та безпечній пересилці кореспонденції, що сприяло формуванню своєрідного інформаційного поля на території Британської імперії.

Починаючи вже з XIII століття у англійських історичних джерелах знаходимо згадки про існування системи поштових комунікацій, встановлених як для особистого користування короля, так для передачі офіційних листів і документів від імені королівського двору. Практично до першої половини XVII століття поштовий зв'язок здійснювався за допомогою королівських посланців (англ. “messengers”). Вже за правління англійського короля Генріха III існували різновиди придворних поштарів, які виконували різні функції та мали спеціальні звання, в залежності від виконуваних ними завдань.

Аналізуючи казначейські сувії, ми встановили статус месенджерів серед іншої королівської прислуги. Як ми переконались, найчастіше, спираючись на статистику заробітної плати, месенджери за статусом знаходились на рівні армійських службовців короля, представлених дрібними землевласниками – йоменами. Враховуючи вищесказане, можемо стверджувати, що у XIII–XV століттях в Англії інформація вже має свою ціну, про що свідчить досить високий статус королівського посланця порівняно з іншими представниками монаршого двору.

Перший крок до інституалізації Королівської Поштової служби був зроблений за часів правління Генріха VIII (1509-1547), коли було вперше офіційно впроваджено пост Головного Поштмейстера Англії (1516 р.) Саме з цієї дати починається історія Королівської поштової служби.

Також протягом XVI–першої половини XVII століття почали формуватися основні служби сучасної Королівської пошти: послуги листонош на місцях, примітивний метод відстеження посилок, міжнародні морські поштові шляхи, регулярні поштові сполучення між Лондоном та портовими містами Англії, що було прогресивним явищем для тогочасного сервісу з інформаційного обміну.

Проте, аналізуючи скарги користувачів Королівської пошти у XVI–на поч. XVII, ми переконались у високому рівні корумпованості в цій структурі. До того ж система поштового зв'язку та обробки кореспонденції, кількість якої активно зростала протягом першої половини XVII століття, була неготова задовольнити потреби своїх клієнтів у швидкій та безпечній доставці відправлень. Очевидною була потреба в реформуванні існуючої поштової системи.

Не дивлячись на вищесказане, вже з другої половини XVII–на початку XVIII століття Королівська поштова служба переживала стрімкий зріст. Перший крок до інституалізації Королівської Поштової служби був зроблений за часів правління Генріха VIII (1509-1547), коли було вперше офіційно впроваджено пост Головного Поштмейстера Англії (1516 р.) Саме з цієї дати починається історія Королівської поштової служби.

Було створено систему фіксованої оплати відправлень. Впроваджувалась логістична система, що охопила всю Англію і простягалась до Уельсу та Шотландії.

В останній чверті XVII століття підприємець Уільям Доквra створив першу в світі приватну пошту, яка функціонувала на території Лондона. Цей сервіс зробив поштові послуги де-факто доступними для широких верств населення столиці та інших міст імперії в майбутньому.

Протягом XVIII–на початку XIX століття в рамках Королівської поштової служби було впроваджено низку істотних змін, які стали відповіддю на стрімкий ріст попиту на послуги з інформаційного обміну в межах Британської імперії, що постійно збільшувала територію своїх володінь.

Зокрема, реформа Джона Палмера дозволила у значній мірі покращити роботу Королівської поштової служби. На зміну кінним поштарям було введено поштові карети, які були швидшим та безпечнішим засобом перевезення пошти. Введення уніформи поштових службовців свідчило про подальшу стандартизацію в рамках Королівської поштової служби, зародження «бренду» пошти Його Величності.

Поштові реформи 1840–1850-х років продовжили майже півторастолітній процес реформування Королівської поштової служби. Сер Роуланд Хілл, проаналізувавши досвід попередників і врахувавши їх досягнення та невдачі, зумів створити зручну та ефективну поштову систему, яка відповідала потребам населення імперії. Логічним виглядає процес уніфікації тарифів та введення плати поштових послуг відправником, як відповідь на виклик часу. З ініціативи реформатора було введено в обіг першу поштову марку на планеті – «чорний пенні» 1840 року. Впроваджуючи сучасні технології (залізниця, масова печать), реформатор Хілл зумів налагодити взаємопов'язану роботу тисяч ланок, що складала Королівську поштову службу.

Протягом другої половини XIX–XX століття Королівська поштова служба завершила своє формування, як єдиного сервісу з інформаційного обміну на території Британської імперії. Поштова система охопила не лише британські острови, але й заокеанські колонії (Канаду, Індію, Австралію та ін.) до єдиного «британського» інформаційного поля. Завдяки поштовому зв'язку починається «культурне завоювання» Британією більшої частини земної кулі.

Формування поштових служб на території найбільших колоній Великобританії проходило зі своїми особливостями: в Індії воно було тісно пов'язано з політичною історією цієї країни, а також – з діяльністю англійської колоніальної влади; в Канаді воно відбувалось під впливом

поштових функціонерів Нового Світу, які вже налагодили пересилку повідомлень між англійськими колоніями; в свою чергу, поштова справа на території Австралії розвивалась досить повільними темпами, що було зумовлено географічними особливостями континенту. Проте спільним для всіх зазначених країн було формування поштової системи, спираючись на реформи Хілла 1840-х років, що значно спрощувало поштові сполучення в межах імперії та пропагувало британську поштову модель буквально по всьому світу. В свою чергу, впровадження повітряних поштових сполучень у значній мірі полегшило та прискорило інформаційний обмін як між самими колоніями, так і між колоніями та метрополією.

Остання чверть XIX–поч. XX століття пройшли під знаком технологічного реформування поштової системи імперії. Винайдення телеграфу та телефону і їх введення в експлуатацію в межах британської пошти забезпечили найбільш швидкий та стабільний зв'язок як на британських островах, так і на території всієї імперії. Британська пошта стала монополістом інформаційного обміну в межах імперії, обслуговуючи близько 24% тогочасного населення планети.

В умовах масштабних військових дій 1914-1918, 1939-1945 рр. та у післявоєнний період Королівська пошта продовжувала прогресувати. Було налагоджено стабільну сортувальну систему листів, встановлено морські, наземні, повітряні комунікації між місцями бойових дій та британськими островами, впроваджено аерограми та закриті листи.

У другій половині XX століття Королівська пошта стикнулася з проблемами економічного характеру. Не дивлячись на отримання корпоративного статусу та відокремлення компанії від телекомунікаційної сфери та монополію пошти на будь-які види пересилки інформаційних повідомлень, двічі в окреслений період відбувались масові страйки робітників компанії, що несли їй значні збитки. Не дивлячись на це, аналізуючи статистичні показники прибутків Королівської поштової служби за XX ст., можна побачити загальну тенденцію до зростання до початку 2000-х років.

Таким чином, на кінець ХХ ст. остаточно завершився процес інституалізації Королівської поштової служби вже сучасного зразка. Не дивлячись на фактичне припинення існування Британської імперії, її поштовий сервіс продовжував задовольняти потреби в інформаційному обміні як населення Об'єднаного Королівства, так і жителів колишніх британських колоній та домініонів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

Джерела

1. Airmail: A Brief History. URL: <https://about.usps.com/who-we-are/postal-history/airmail.pdf> (Last accessed: 27.11.2019).
2. Annual Post Office's Profit Growth (1838-1914). *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/1_Reported_net_profits_1838_1914.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
3. Australian Postal History & Social Phalately. URL: <http://www.webcitation.org/66WUy2rSg> (Last accessed: 27.11.2019).
4. British and Irish Women's Letters and Diaries (1500-1900). URL: <https://alexanderstreet.com/products/british-and-irish-womens-letters-and-diaries> (Last accessed: 27.11.2019).
5. Eaton D. Civil Service in Great Britain. New York: Harper & Brothers, 1880. 469 p.
6. Financial results & presentations. *Royal Mail Group*. URL: <https://www.royalmailgroup.com/en/investors/financ/>(Last accessed: 18.11.2019).
7. General Post Office Telecommunications in the First World War. *BT Archives*. URL:https://www.btplc.com/Thegroup/BTsHistory/BTgrouparchives/Information sheetsandtimelines/Info_sheet_Post_Office_Telecommunications_in_the_First_World_War_v2_2_2018_11.pdf (Last accessed: 18.11.2019).
8. Hill R. Post Office Reform: Its Importance And Prcticability. London: Charles Knight and Company, 1837. 97 p.
9. Hill R. The state and prospects of penny postage, as developed in the evidence taken before the postage committee of 1843: with incidental remarks on the testimony of the post office authorities; and an appendix of correspondence. London: Charles Knight and Company, 1844. 84p.
10. History of the Postal Service and the Royal Mail. *You Tube*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=WLNW0K2NoNE> (Last accessed: 18.11.2019)

11. House of Commons Hansard archives. Historic Hansard: 1803-2005. URL: <https://www.parliament.uk/business/publications/hansarcommons/> (Last accessed: 18.11.2019).
12. How It's made? The Royal Post. / Реж. Г. Хосс [Документальний фільм] *You Tube*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=NMvc0jx0Q2U> (Last accessed: 18.11.2019)
13. Hugh Finlay's journey (interactive online map). URL: <https://postalmuseum.si.edu/outofthemails/finlay2.html> (Last accessed: 18.11.2019).
14. Jim Forte Postal History. URL: <https://www.postalhistogroup=20&sort=3&cs=gf> (Last accessed: 27.11.2019).
15. Labour administration in the United Kingdom. *Legislation. gov. uk*. URL: http://www.oit.org/wcm5/grolab_admin/documents/publication/114172.pdf (Last accessed: 18.11.2019).
16. Letter boxes. *The Postal Museum Archive*. URL: <https://www.postalmuseum.org/discover/collections/letter-boxes/> (Last accessed: 18.11.2019).
17. Letters Delivered By Royal Mail (1920-2010) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/11_Letters_delivered_by_Royal_Mail_1920_2010.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
18. Letters From The Past. *The Victorian Web*. URL: <http://www.victorianweb.org/pr-evictorian/letters/lettersov.html> (Last accessed: 27.11.2019).
19. Letters Sent By Hugh Jones, Georgia, USA, To His Parents And Brothers in Wales. *Gwynedd Council Achives (online)*. Item Titles: XM/5120/1 – XM/5120/8. 24 p.
20. Mails Carried Overseas By Airmail (1946-1981) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/6b_Outward_bound_air_letters_1946_1981.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
21. Mail Volume Per Head Population (1840-1920). *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/2b_Mail_volume_per_head_of_population_1840_1920.pdf (Last accessed: 27.11.2019).

22. Moses A. Privatisation Of Royal Mail. *House OF Commons Library*. URL: <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN06668#full-report> (Last accessed: 27.11.2019).
23. National Archives. *Records of the Post office Department [POD]*. URL: <https://www.archives.gov/research/guide-fed-records/groups/028.html> (Last accessed: 18.11.2019).
24. Penny Post Credit Union. Official Web-site. URL: <https://www.pennypostcu.com/> (Last accessed: 18.11.2019).
25. Post Office Act 1969. *Legislation. gov. uk*. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1969/48/introduction> (Last accessed: 18.11.2019).
26. Post Office Acts and Warrants. *AIM 25*. URL: https://aim25.com/cgi-bin/vcdf/detail?coll_id=17258&inst_id=124&nv1=browse&nv2=sub (Last accessed: 18.11.2019).
27. Post Office Files (1860-1920). *National Archives Of Australia (online)*. Item Title: SP32/1. 15 p.
28. Post Office Statistics. *The Postal Museum*. URL: <https://www.postalmuseum.org/collections/statistics/> (Last accessed: 18.11.2019).
29. Postal Economic Outlook 2019. *Universal Postal Union*. URL: http://www.upu.int/uploads/tx_sbdwnloader/postalEconomicOutlook2019En.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
30. Postal history of India. *The Postal Museum*. URL: <https://www.postalmuseum.org/collections/postal-history-india/> (Last accessed: 18.11.2019).
31. Postal uniforms. *The Postal Museum Archive*. URL: <https://www.postalmuseum.org/discover/collections/> (Last accessed: 18.11.2019).
32. Postal\Telecom Profits (1947-1981) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/8b_Divergence_of_postal_and_telecoms_profits_1947_1981.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
33. Private Telegraph Companies. *BT Archives*. URL: <https://www.btplc.com/InformationSheetsandTimelines/index.htm> (Last accessed: 27.11.2019).

34. Records of the Exchequer and its related bodies with those of the Office of First Fruits and Tenths, and the Court of Augmentations [hearth taxes and other subsidy taxes], 1272-1678 : King's remembrancer, particulars of account and other records relating to lay and clerical taxation. URL: <https://www.worldcat.org/title/records-of-the-exchequer-and-its-related-bodies-with-those-of-the-office-of-first-fruits-and-tenths-and-the-court-of-augmentations-hearth-taxes-and-other-subsidy-taxes-1272-1678-kings-remembrancer-particulars-of-account-and-other-records-relating-to-lay-and-clerical-taxation/oclc/866517702> (Last accessed: 27.11.2019).
35. Royal Mail Annual Report And Financial Statements 2017-2018. *The Royal Mail*. URL: <https://www.royalmailgroup.com/media/10169/royal-mail-group-annual-report-and-accounts-2017-18.pdf> (Last accessed: 27.11.2019).
36. Royal Mail Official Web-site. URL: <https://www.royalmail.com/> (Last accessed: 27.11.2019).
37. Royal Mail's Profits And Loses (1984-2010) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/14_Reported_Post_Office_net_profits_losses_1981_2010.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
38. Scott Standard Postage Stamp Catalogue: Vol.6. London: Scott Publishing Co, 2007. 1166 p.
39. Smith A. The Development Of Rates Of Postage: An Historical And Analytical Study. London: George Allan & Unwin Ltd., 1917. 415 p.
40. Stamp Design. *The Postal Museum Archive*. URL: <https://www.postalmuseum.org/collections/stamp-design/> (Last accessed: 18.11.2019).
41. State Papers Foreign and Domestic, Henry VIII. *The National Archives*. URL: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C13543> (Last accessed: 27.11.2019).
42. Telegraphic Reform. The Post Office and The Electric Telegraph: [reprinted by permission from The British Quaterly Review]. London: Jackson, Walford, & Hodder, 27, Paternoster Row, 1867. 46 p. URL: <https://books.google.com.ua/books> (Last accessed: 18.11.2019).

43. Telephone kiosks. *BT Archives*. URL: https://www.btplc.com/Thegroup/BTsHistory/BTgrouparchives/Information sheetsandtimelines/Info_sheet_telephone_kiosks_2012.pdf (Last accessed: 18.11.2019).
44. The Growth Of The Mails (1840-1920). *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/2a_Growth_of_mails_1840_1920.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
45. The National Archives Image Library. URL: <https://images.nationalarchives.gov.uk/assetbanknationalarchives/action/viewHome> (Last accessed: 27.11.2019).
46. The Penny Black. *The Postal Museum Archive*. URL: <https://www.postalmuseum.org/discover/collections/penny-black/> (Last accessed: 18.11.2019).
47. Total Number Of Post Offices (1854-2010) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/12_Total_number_of_Post_Offices_since_1854.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
48. Total Numbers Of Employees (1854-2010) *The Postal Museum*. URL: https://www.postalmuseum.org/wpcontent/uploads/2016/10/3_Total_number_of_employees_since_1854.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
49. Unaudited Interim Report For The Half Year Ended 28 September 2003. *The Royal Mail*. URL: https://www.royalmailgroup.com/media/10146/interim_report.pdf (Last accessed: 27.11.2019).
50. Universal Postal Union. URL: <http://www.upu.int/en.html> (Last accessed: 27.11.2019).

Монографії та наукові статті

51. Арлазоров М. С. Вам письмо! Из истории мировой почты. Москва: Советская Россия, 1965. 302 с.
52. Большой филателистический словарь (онлайн): [упоряд. : Н. Владінець, Л. Ільчев, І. Левітас та ін.] URL: <http://niv.ru/doc/dictionary/philatelic/index.htm> (Last accessed: 18.04.2018).]

53. Вигилев Д. Н. Как изобрели полоску клея. *Филателия СССР*. 1974. № 8. С. 26-27.
54. Високова В., Чемякин Е.и др. Британская империя: становление, эволюция, распад. Екатеринбург: Волот, 2010. 188 с.
55. Виргилев А. Н. История отечественной почты. Москва: Радио и связь, 1990. 183 с.
56. Кацараки В. Н. Почта. *Совесткий коллекционер*. 1929. №4-6. С. 1-13.
57. Кисин Б. М. Страна Филателия. Москва: Просвещение, 1969. 240 с.
58. Когда и почему появилась первая почтовая марка. *Филателия СССР*. 1975. № 10. С. 62.
59. Котенко А. М. Технології залізничних перевезень пошти і вантажообігу на основі принципів логістики. *Science Rise*. 2015, листопад. С. 19-23.
60. Міщенко Н. О. Поштові етюди. Пошта і філателія України. 1999, вересень. С. 11-14.
61. Олійник В. Всесвітній день пошти — від конверта до інтернету. *ZN.ua*. URL: <https://dt.ua/history/vsesvitniy-den-poshti-vid-konverta-do-internetu-.html> (Last accessed: 18.04.2018).
62. Сімонян К. М. Пошта як фактор суспільного розвитку. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. 2012, жовтень. С. 87-90.
63. Сорокин Е.Б. Почта спешит к людям. Москва: Знание, 1977. 128 с.
64. Филонов М. А. Превосходя воздуха легкость. *История конной почты. Коневодство и конный спорт*. 2006, березень. С. 34-40.
65. Aaron H. Pillar to Post. Looking at Street Furniture. London: Warne, 1982. 182 p.
66. Beale Ph. A History of the Post in England from the Romans to Stuarts. Aldershot: Ashgate Publications, 1998. 284 p.
67. Boven H. Britain's Oceanic Empire. Atlantic and Indian Ocean Worlds, c.1550-1850. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. 464 p.
68. Browne Chr. Getting the Message: Story of the British Post Office (General History). London: Sutton Pub Ltd, 1993. 201 p.

69. Cady Pr., Cady H. The English Royal Messengers service, 1685-1750: an institutional study. London: Edwin Mellen Press, 1999. 149 p.
70. Cain P., Hopkins A. British Imperialism 1688-2015. London: Routledge, 2015. 763 p.
71. Campbell-Smith D. Masters of the Post: The Authorized History of the Royal Mail. Sydney: Penguin, 2012. 880 p.
72. Daunton M. Royal Mail (History: Bloomsbury Academic Collections). Bloomsbury: Bloomsbury Academic, 2015. 418 p.
73. Douglas N. Postal Reform and the Penny Black: A New Appreciation. London: The National Postal Museum Pub, 1990. 242 p.
74. Ferguson S. The Post Office in Ireland: An Illustrated History. Newbridge: Irish Academic Press, 2016. 324 p.
75. Foxell J. Monarchs of All Surveyed. The Story of the Post Office Surveyors. London: H.M.S.O., 1952. 55 p.
76. Frank Dr. The Franking System in the Post Office 1652-1840. London: The Society of Postal Historians Pub, 1988. 195 p.
77. Gerwarth R., Manela E. Empires at War 1911-1923. Oxford: Oxford University Press, 2014. 283 p.
78. Gibbons S. Stanley Gibbons Stamp Catalogue. Priced catalogue of stamps of the British Empire. London: Stanley Gibbons Ltd, 1912. 391 p.
79. Heidi B. The Royal Mail: a History of the British Postal Service. *The Telegraph*. URL: <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/royal-mail/7814591/The-Royal-Mail-a-history-of-the-British-postal-service.html> (Last accessed: 18.04.2018).
80. Hemmeon J. The history of the British Post Office. Cambridge: Cambridge Pub, 1912. 288 p.
81. Hill M. The King's Messengers 1199-1377: A List of All Known Messengers, Mounted and Unmounted, who Served John, Henry III, and the First Three Edwards. London: Alan Sutton, 1994. 195 p.
82. History of the Postal Service. *H2G2*. URL: https://h2g2.com/edited_entry/A1082558 (Last accessed: 18.04.2018).

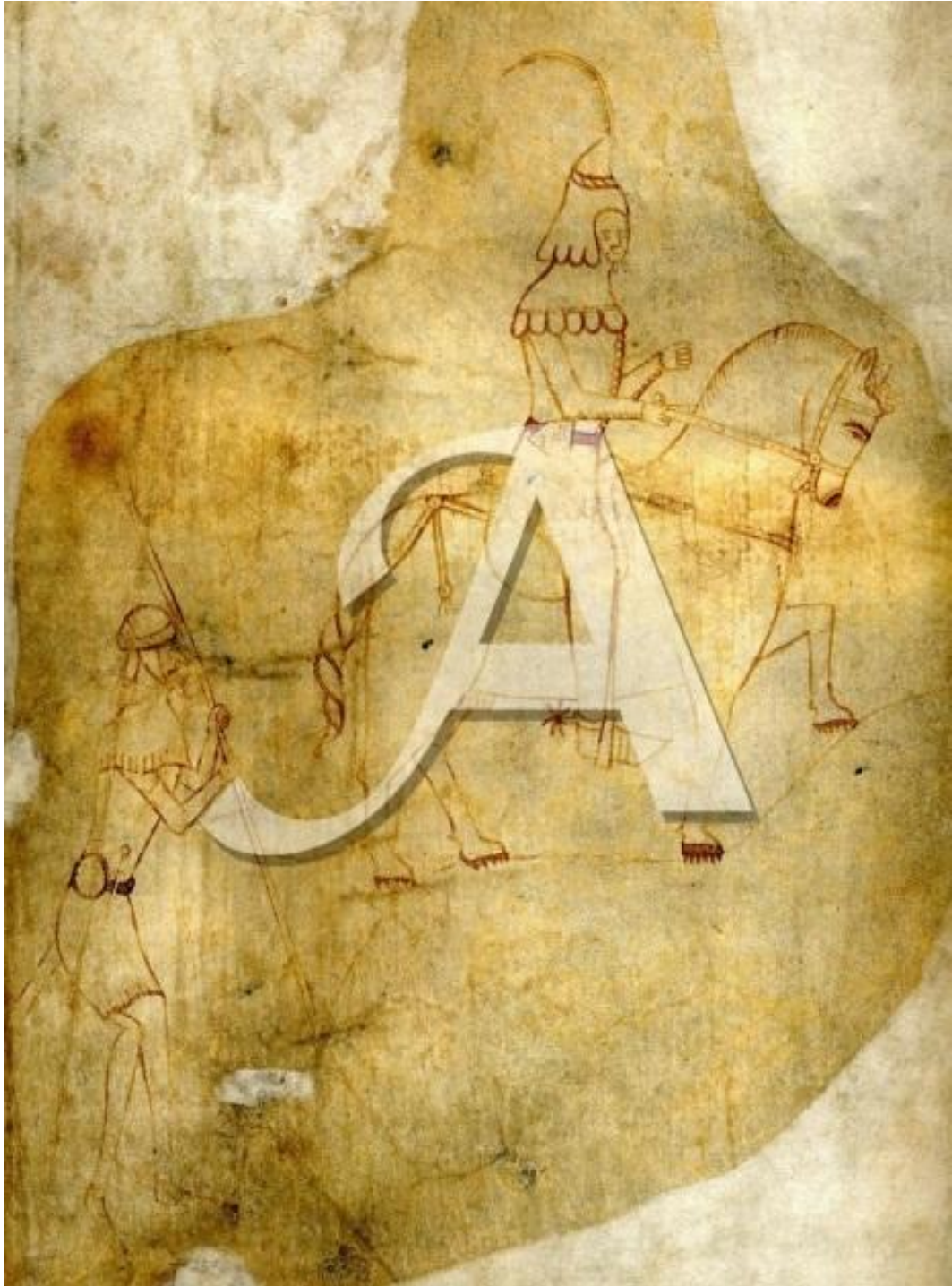
83. How J. *Epistolary Spaces: English Letter-writing from the Foundation of the Post Office to Richardson's Clarissa*. London: Ashgate, 2003. 214 p.
84. James A. *Scottish Post Offices*. Dumfries: Dumfries Pub, 1989. 127 p.
85. Jiazhu Hu. *Messengers In Later Medieval England*: автореф. канд. дис. St Andrews, 2017. 88 p.
86. Johnson A. *Please, Mister Postman*. London: Corgi, 2015. 336 p.
87. Johnson P. *The British Travelling Post Office*. London: Ian Allan Ltd, 1985. 104 p.
88. Kennedy A. *The Postal History of the British Army in World War I – Before and After 1903 to 1929*. Epsom: George Crabb, 1977. 229 p.
89. Lewin P. Victorian Weekend. *The Journal of the Railway Society*. 2014/15. № 227. P. 67-71.
90. Lidbury D. *Post Office Regionalisation*. London: General Post Office, 1937. 22 p.
91. Lions, Leopards, Unicorns & Dragons: The first “Regional” stamps. *The British Postal Museum*. URL: <https://postalheritage.wordpress.com/2009/03/09/lions-leopards-unicorns-dragons-the-first-regional-stamps/> (Last accessed: 18.04.2018).
92. *London Post Office Guide*. London: H.M.S.O., 1936. 72 p.
93. Marshall D. *The British Post Office from its Beginnings to the End of 1925*. Oxford: OxfordUniversity Press, 1925. 354 p.
94. Mason M. *Mail Obsession: A Journey Round Britain by Postcode*. London: W & N, 2016. 288 p.
95. McGilvary G. *Guardian of the East India Company. The Life of Laurence Sullivan*. New York: Tauris Academic Studies, 2006. 328 p.
96. Messenger C. *Terriers in the Trenches - The History of the Post Office Rifles*. Bristol: Picton, 1982. 176 p.
97. Moore M. *Our Post Office*. London: General Post Office, 1967. 56 p.
98. Moore M. *Our Telegraph and Telephone Services*. London: General Post Office, 1967. 201 p.
99. Morris V. *A Historical Perspective on Information Literacy 1832-1867*. Aberystwyth, Aberystwyth University Pub, 2012. 97 p.

100. Moses. A., Booth L. Privatisation of Royal Mail. House of Commons Library.
URL:file:///D:/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F%20%D0%BF%D0%B0%D0%BF%D0%BA%D0%B0/SN06668.pdf (Last accessed: 18.04.2018).
101. Poole B. The Pioneer Stamps of the British Empire. London: Faber & Faber, 1957. 216 p.
102. Porter B. The Lion's Share: A History of British Imperialism 1850 to the Present. New York: Routledge, 2013. 403 p.
103. Rea M. An Australian Post Office History of Queensland. Sydney: Allen and Unwin Publishing, 1971. 226 p.
104. Roberts S. Thomas Allan. *History of the Atlantic Cable & Undersea Communications*. URL: <https://atlantic-cable.com/CablePioneers/Allan/index.htm> (Last accessed: 18.04.2018).
105. Robinson H. The British Post Office: A History. London: Greenwood Press Pub, 1970. 467 p.
106. Rossiter S. The Stamp Atlas: A unique assembly of geography, social & political history, and postal information. London: Macdonald Pub, 1986. 336 p.
107. Smith W. The History Of The Post Office In British North America. Cambridge: Cambridge University Press, 1920. 384 p.
108. Stuff F. The Penny Post 1680-1918. Cambridge: The Lutterworth Press, 1992. 219 p.
109. Tallack R. The Post Office: What it does for the Nation and What it might do. London: The History Press, 1928. 40 p.
110. Vallance E. Postmen at War – A history of the Army Postal Services from the Middle Ages to 1945. Hitchin: Stuart Rossiter Trust, 2015. 276 p.
111. Wells E. Mailshot – A History Of The Forces Postal Services. *Defence Postal & Courier Services*. 1987, March. P. 11 – 13.
112. Wells E. Postal Reform. London: C. W. Daniel Company, 1930. 61 p.
113. Whitney J. Collect British Postmarks. London: Sutton Pub Ltd, 1979. 161 p.
114. Wilkinson F. Royal Mail Coaches. London: The History Press, 2007. 288 p.

ДОДАТКИ

Додаток А

Зображення королівського «посланника» та бігуна у Казначейській книзі королівського двору (за 1272-1678 рр.), запис від 1360 р.



Джерело: Records of the Exchequer and its related bodies with those of the Office of First Fruits and Tenths, and the Court of Augmentations [hearth taxes and

other subsidy taxes], 1272-1678 : King's remembrancer, particulars of account and other records relating to lay and clerical taxation. URL: <https://archive.org> (дата звернення 03.11.2019).

Ганс Гольбейн молодший. Сер Брайан Тьюк, Головний поштмейстер.
Бл. 1527/1528 чи 1532/1534. Полотно, олія. 49.1x38.5 см. [Картина] //
Національна галерея мистецтва (м. Вашингтон)



Джерело: nga.gov [Веб-сайт]. URL: <https://www.nga.gov/collection/art-object-page.72.html> (дата звернення 03.11.2019).

Карта з позначенням римських доріг (станом на 150 р. н.е.), які фактично повторюють Великі поштові шляхи Британії



Джерело: Pinterest.com [Веб-сайт]. URL: <https://www.pinterest.com/pin/>
(дата звернення 03.11.2019).

Таблиця. Кількість часу, необхідного для доставки листа з Лондона до іншого населеного пункту Англії (станом на поч. XVII ст.)

Пункт відправлення	Пункт призначення	Кількість часу (в год.)
Лондон	Ярмут	29-32
//-//	Плімут	50-58
//-//	Йорк	39-42
//-//	Честер	30-56
//-//	Брістоль	25-30
//-//	Глоучестер	20-26
//-//	Портсмут	15-23
//-//	Едінбург	73-103
//-//	Ньюкасл	57-81
//-//	Манчестер	32-48
//-//	Престон	47-58
//-//	Дувр	19-22
//-//	Саутгемптон	18-23

Джерело: Hemmeon J. The history of the British Post Office. Cambridge: Cambridge Pub, 1912. 288 p.

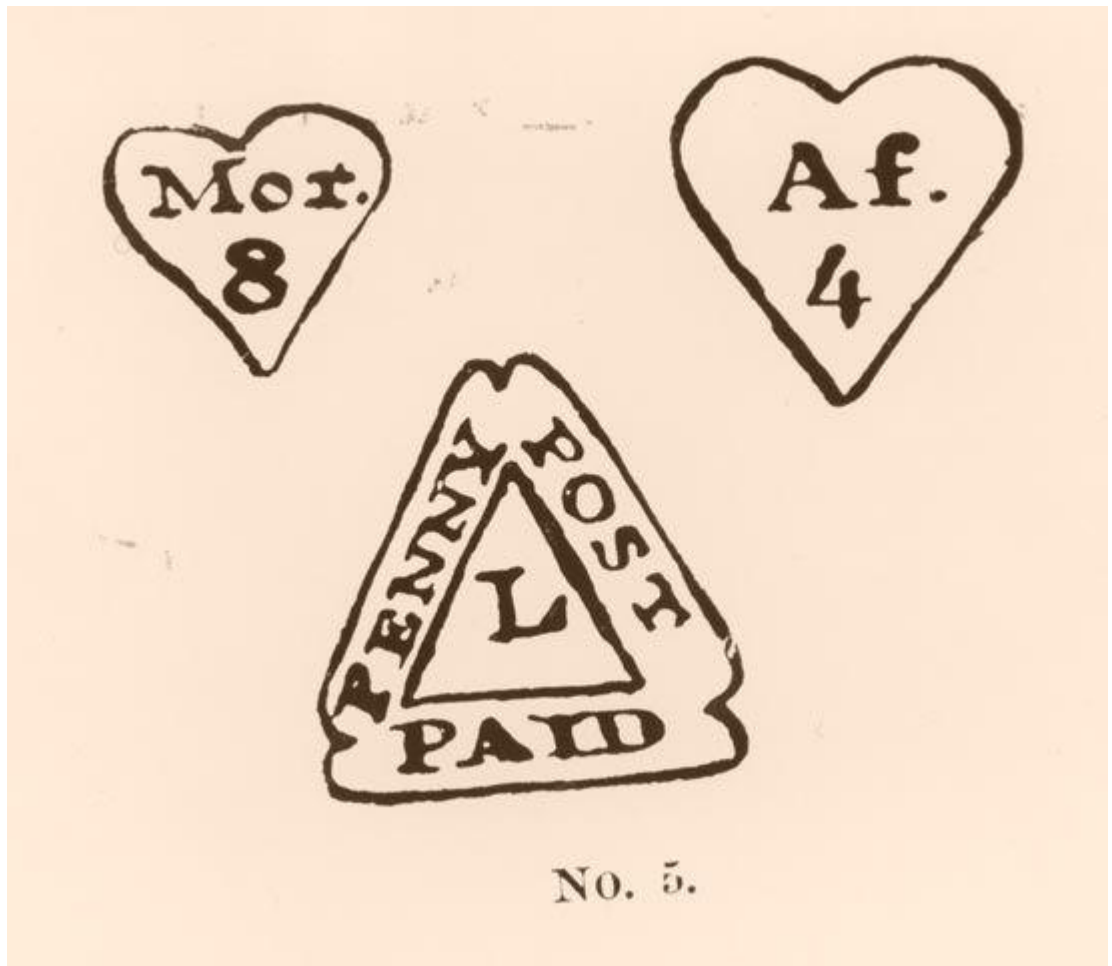
Додаток Е

Лист Джошуа Рейкса Альдерману Муру, 1668 р. Штемпель Бішопа – прототип сучасної марки. Вказано день та місяць (дві перші літери) доставки відправлення (замість літери “J” використовували літеру “I”)



Джерело: Earsathome.com [Веб-сайт]. URL: <http://www.earsathome.com/bishop.html> (дата звернення 03.11.2019).

Зразки штемпелів лондонської пенні-пошти (1680 р.)



Джерело: Stamp Design. The Postal Museum Archive [Веб-сайт]. URL: <https://www.postalmuseum.org/discover/collections/stamp-design/> (дата звернення 03.11.2019)

**Поштова карета Королівської поштової служби, кінець XVIII ст.
(реконструкція Національного музею пошти)**



Джерело: Postalmuseum.org [Веб-сайт]. URL: <https://www.postalmuseum.org/2018/07/2006-0246-Mail-Coach-for-we.jpg> (дата звернення 03.11.2019)

Чарльз Купер Хендерсон. З Дувру до Лондона: карета Королівської пошти на відкритій дорозі. 1840 р. Полотно, олія. 32х59см. [Картина] // Національний музей пошти (м. Лондон)



Джерело: Postalmuseum.org [Веб-сайт]. URL: <https://www.postalmuseum.uk>
(дата звернення 03.11.2019)

Генрі Браун. Муузеєс Джеймс Нуббс: останній охоронець поштової карети. 1890 р. Акварель. 15х20 см. [Картина] // Національний музей пошти (м. Лондон)



Джерело: Postalmuseum.org [Вебсайт]. URL: <https://www.postalmuseum.org/coach-guard-Watercolour.jpg> (дата звернення 03.11.2019)

**Форма лондонського міського поштаря (кін. XVIII ст.) Листівка,
друга половина XIX ст.**



Джерело: Postalmuseum.org [Веб-сайт]. URL: <https://i.pinimg.com/56.jpg>
(дата звернення 03.11.2019)

**Витяг з Поштового акту від 9 липня 1812 р., що стосується
тарифікації поштових відправлень (в межах Британських островів*)**

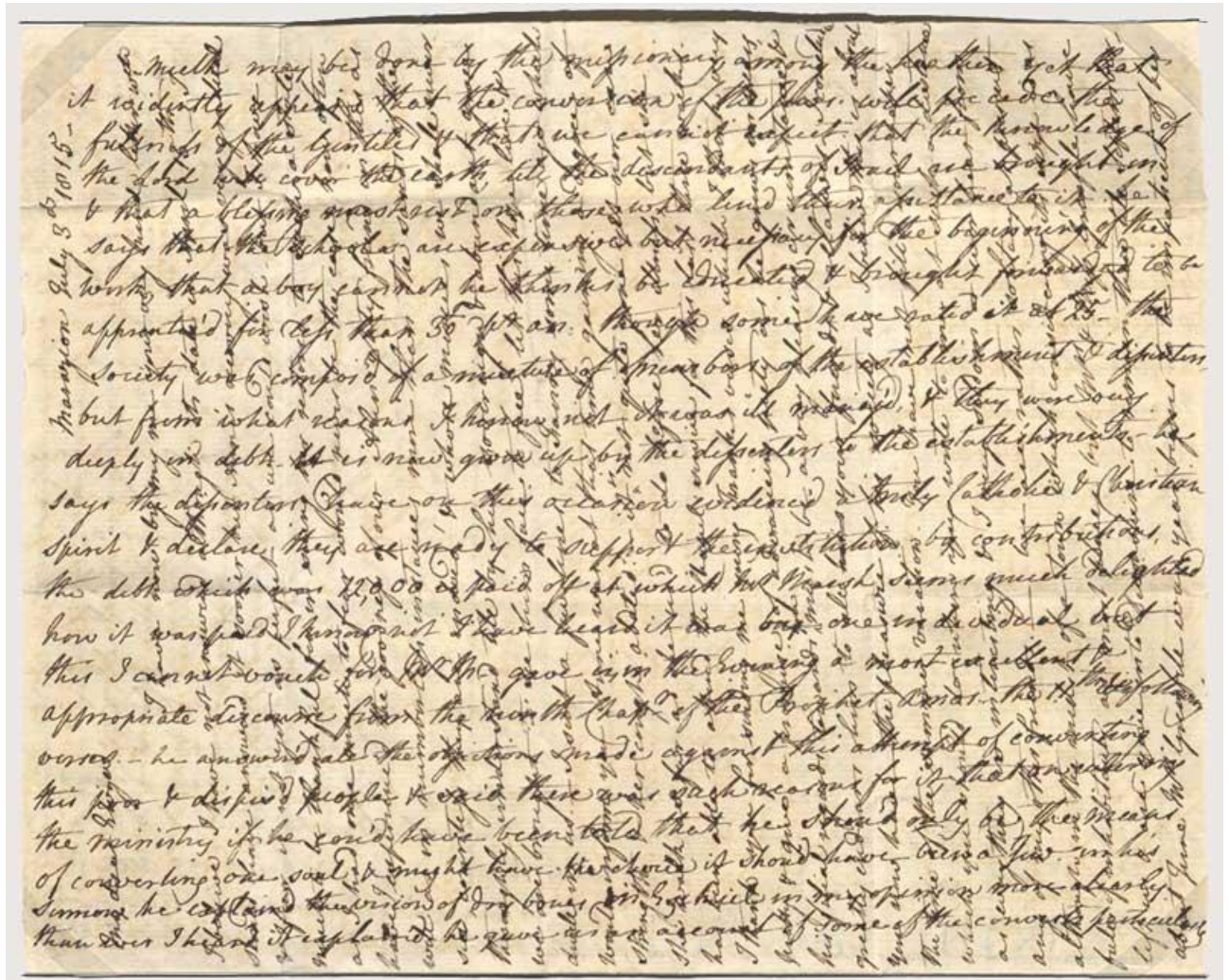
«Більше» (к-ть миль**)	«Але не більше» (к-ть миль)	Плата за один лист (пенні)
15	20	5
20	30	6
30	50	7
50	80	8
80	120	9
120	170	10
170	230	11
230	300	12
300	400	13
400	500	14
500	600	15
600	700	16
700	//-//	17

* до 1840 року не існувало єдиних фіксованих ставок щодо морських перевезень кореспонденції в межах імперії;

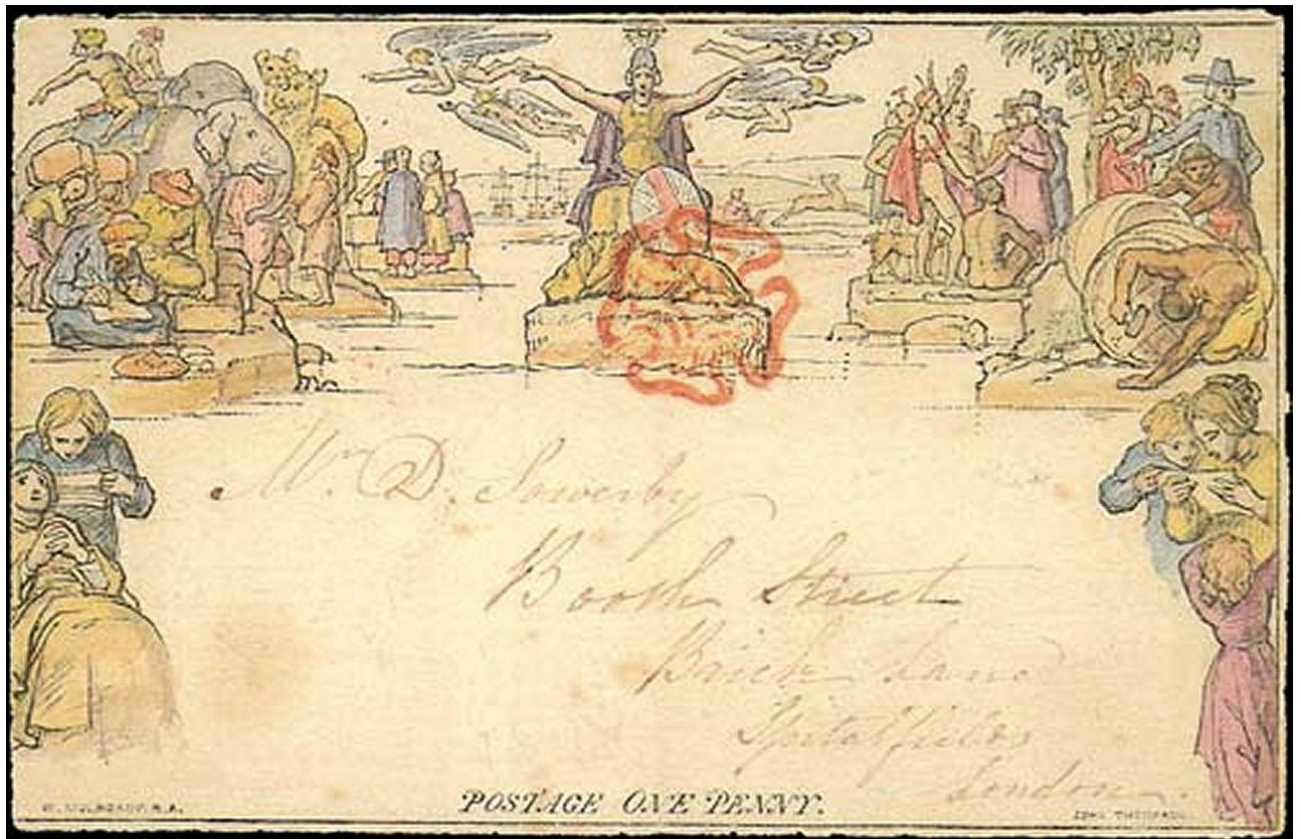
** одна миля дорівнює прибіл. 1.6 км

Джерело: Smith A. The Development Of Rates Of Postage: An Historical And Analytical Study. London: George Allan & Unwin Ltd., 1917. 415 p.

Лист, на якому письмове повідомлення написано кілька разів вздовж і впоперек, перша пол. XIX ст.



Джерело: Postalmuseum.org [Веб-сайт]. URL: <https://www.postal.com>
(дата звернення 03.11.2019)

1-пенсовий бланк Мулреді для написання листа, 1840 р.

Джерело: Postalmuseum.org [Веб-сайт]. URL: <http://cdn.collections.org.jpg>
(дата звернення 03.11.2019)

Газетні пародії та карикатури на листівку Мулреді, поч. 1840-х рр.



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <https://postalmuseum.com>
(дата звернення 03.11.2019)

«Чорний», «синій» та «червоний пенні»: перші в світі поштові марки



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <http://catalogue.com> (дата звернення 03.11.2019)

Фото. Найстаріша діюча поштова скриня Британії. Гернсі, Англія (1850-х років виготовлення)



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <http://catalogue.com> (дата звернення 03.11.2019)

Лист з Лондона до Калькутти (шляхом Вогхорна через Єгипет) від 2 січня 1837 року з позначкою “Care of Mr. Waghorn. Alexandria”



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <http://catalogue.com> (дата звернення 03.11.2019)

Фото. Прототип моноплана Вінхема. Уемблі, Англія. 1909 рік.



Джерело: Scroll.in [Веб-сайт]. URL: <https://d1u4oo4rb13yy8.cloudfront.png>
(дата звернення 03.11.2019)

Фото. Телефонна будка типу K2, дизайн 1924 року

Джерело: Pinterest.com [Веб-сайт]. URL: <https://www.english-blogs.com.jpg>
(дата звернення 03.11.2019)

**Значок 8-го Лондонського батальйону (або Поштових стрільців),
1914 рік**



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL:
<https://www.postalmuseum.org/Rifles-Cap-Badge.jpg> (дата звернення 03.11.2019)

Фото. Жінки-листоноші. Барнет, Англія. 1914 р.



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <https://www.postal.com.jpg>
(дата звернення 03.11.2019)

**Фото. Представники британського профсоюзу поштарів на страйку,
поч.1970-х рр.**



Джерело: Postalmuseum.si.edu [Веб-сайт]. URL: <https://cdn-04.independ.JPG> (дата звернення 03.11.2019)

Декларація
академічної доброчесності
здобувача ступеня вищої освіти ЗНУ

Я, Юсько Євген Валерійович, студент II курсу магістратури, форми навчання денної, факультету історичного, спеціальності 032 історія та археологія, адреса електронної пошти: jaskyfromzr@gmail.com,

- підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему «Королівська поштова служба у системі комунікацій Великої Британії у XVI-XX ст.» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлений;
- заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;
- згоден на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою інтернет-системи, а також на архівування моєї роботи в базі даних цієї системи.

20.12.2019 _____

Юсько Є. В.

20.12.2019 _____

Шиханов Р. Б.