

КОЛЛЕКЦИЯ МОРСКОЙ ПОЧТЫ РАЙМОНДА КЕЙСИ

Коллекция «Русская пароходная почта» царского периода известного собирателя почтовой истории покойного доктора Раймонда Кейси была продана 3-го декабря 2016 г. на аукционе фирмы «David Feldman» в Женеве. Мы попросили одного из известных коллекционеров морской почты в мире Бернда Эслера обратить внимание наших читателей на наиболее интересные и характерные почтовые отправления из этого собрания. Естественно, высокое качество и уникальность многих почтовых отправлений д-ра Р.Кейси не позволяет в кратком обзоре рассказать обо всех заслуживающих внимание элементах его коллекции.

Бернд Эслер – известный немецкий филателист с более, чем 50-летним стажем, собирает немецкую, русскую (включая советскую), китайскую, японскую, французскую и итальянскую морскую почту, а также морскую почту бассейна Средиземного моря. В область его интересов также входят немецкая, русская и советская военно-морская почта. Обладает одной из самых обширных коллекций морской почты в мире. Много лет публикует различные исследовательские статьи о морской почте в различных регионах. Господин Эслер состоит в различных национальных и международных исследовательских обществах филателистов.

Англичанин Раймонд Кейси был коллекционером истории почты, специализировавшимся на почте зарубежных почтамтов царской России со всем, что имело отношение к этой области филателии. Теперь же после смерти его коллекция русской морской (пароходной) почты того времени была продана на аукционе. Она была во всех отношениях неповторима и собиралась в течение десятилетий. Многие из представленных писем, почтовых карточек и других элементов коллекции уникальны и вероятно теперь на десятилетия исчезнут в какой-нибудь другой коллекции и станут недоступны для большинства коллекционеров.

Поэтому я хотел бы воспользоваться случаем: представить и описать некоторые элементы этой коллекции. Причём их описание я подразделяю по регионам России и представляю коллекцию, начиная с Балтийского моря, через Север на Восток, далее возвращаюсь в Центральную Россию и заканчиваю Чёрным морем. Отправленные с борта кораблей почтовые документы, всегда выделяются среди других. Но такие почтовые отправления, как заказные письма или даже почтовые переводы морской почты, в

большинстве случаев просто уникальны. Очень редки и отправления с овальными доплатными штемпелями с названием пароходной линии, что является специалитетом русской морской почты.

1. Балтийское море

Пассажирские суда, бороздившие Балтийское море, не имели на борту почтового оборудования. Почтовые отправления, приходившие в Россию, получали особые штемпели уже в Кронштадте, Санкт-Петербурге и Риге, и они документировали передачу почты с корабля на русскую государственную почту. Но было всё-таки и одно исключение. На находящейся в частном владении царя яхте «ШТАНДАРТЪ» было своё почтовое отделение на борту. Сейчас известны всего два почтовых отправления, отправленных оттуда.

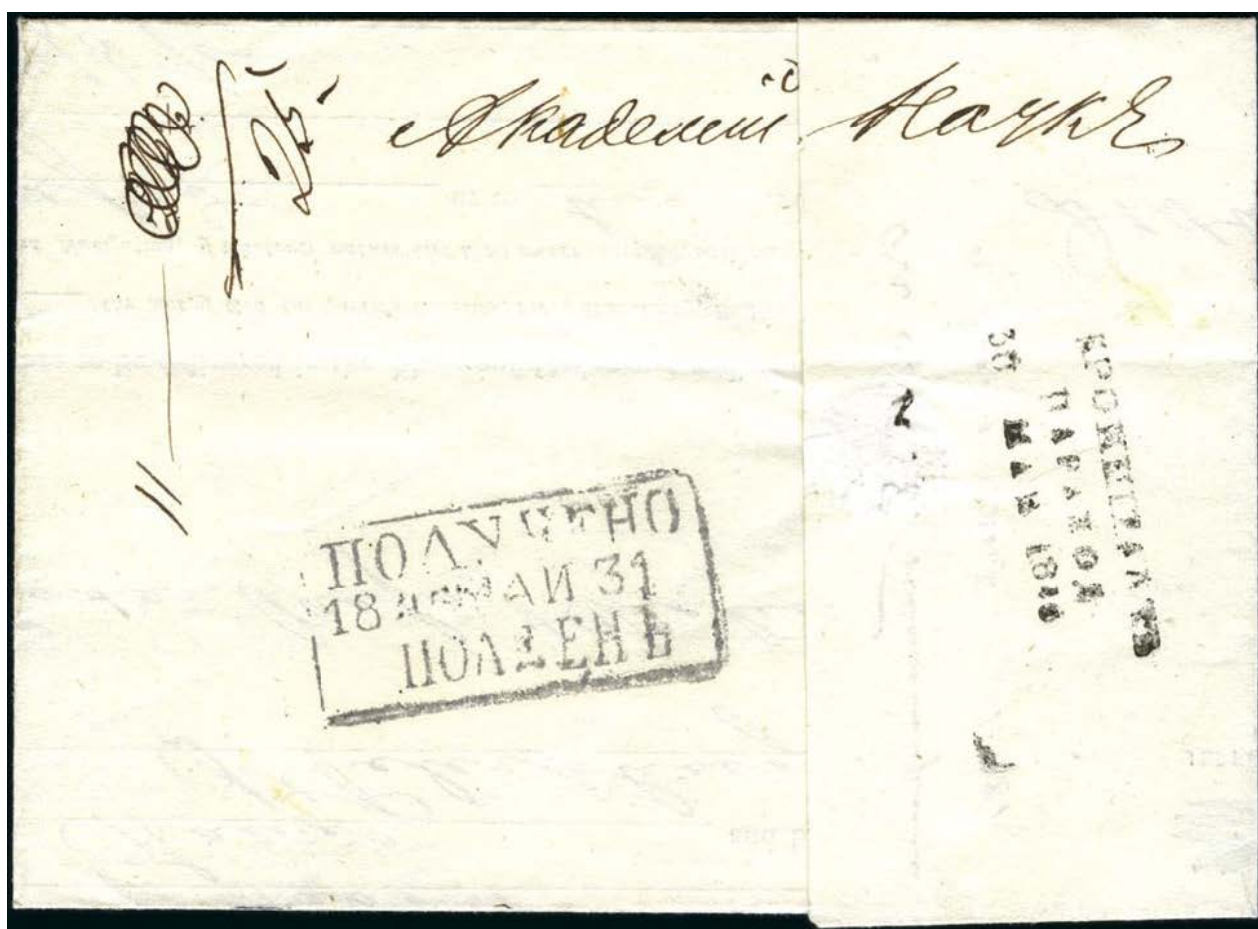


Рис.1

Это письмо из Санкт-Петербурга в Брюссель от 1835-го года имеет, вероятно, почтовый штемпель старейшего типа с указанием на доставку по почте кораблём. Этот штемпель Санкт-Петербурга с датой 2.10.1835 несёт дополнительное слово ПАРОХ(ОД). Правда, данное письмо не поступало в Санкт-Петербург, а отправилось пароходом дальше через Грейфсвальд и Берлин в Брюссель. Отметим, что у штемпеля имеется рамка, однако она плохо видна. Смысл таких штемпелей при передаче почты на сушу состоял в том, чтобы документировать, что российский почтовый сбор уже уплачен и письму не удалось как-то обойти российскую почту на борту корабля. В описании аукционного каталога этой коллекции, отмечается, что второй экземпляр письма с этим штемпелем находится в Государственном архиве Российской

Федерации. В то же время описано письмо с оттиском такого штемпеля от 1834 г.

Почтовые перевозки между Германией и Россией стартовали в 1828 г. с помощью любекского парохода «GEORGE IV» через принадлежащий Дании порт Рённе на острове Борнхольм. Почта из Пруссии перевозилась через немецкий порт Грейфсвальд кораблём на Рённе, чтобы дальше быть перегруженной на «GEORGE IV». Позже корабли уже не заходили в Рённе и шли прямо из Грейфсвальда. В 1835 г. по маршруту Любек-Санкт-Петербург курсировали русский пароход «NICOLAY I» и прусский пароход «ALEXANDRA»



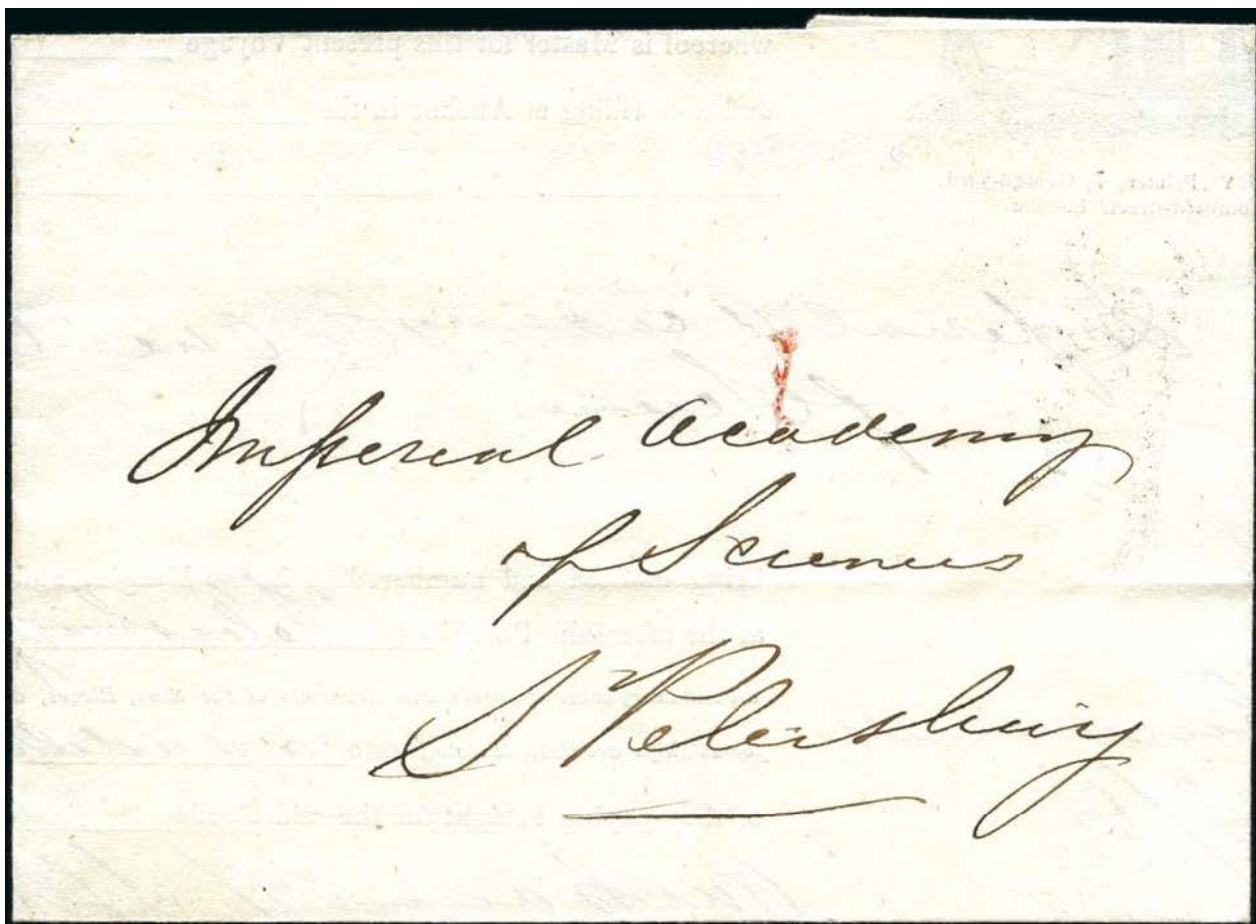


Рис.2 и 3.

Товарно-транспортная накладная (лицевая и оборотная стороны), которая была передана в Кронштадте российской почте для пересылки с корабля «VICTORY» из Лондона 2 июня 1846 г. (Григорианский календарь), имеет входные штампы Кронштадта от 30 мая 1846 г. (в России – Юлианский календарь) и Санкт-Петербурга.

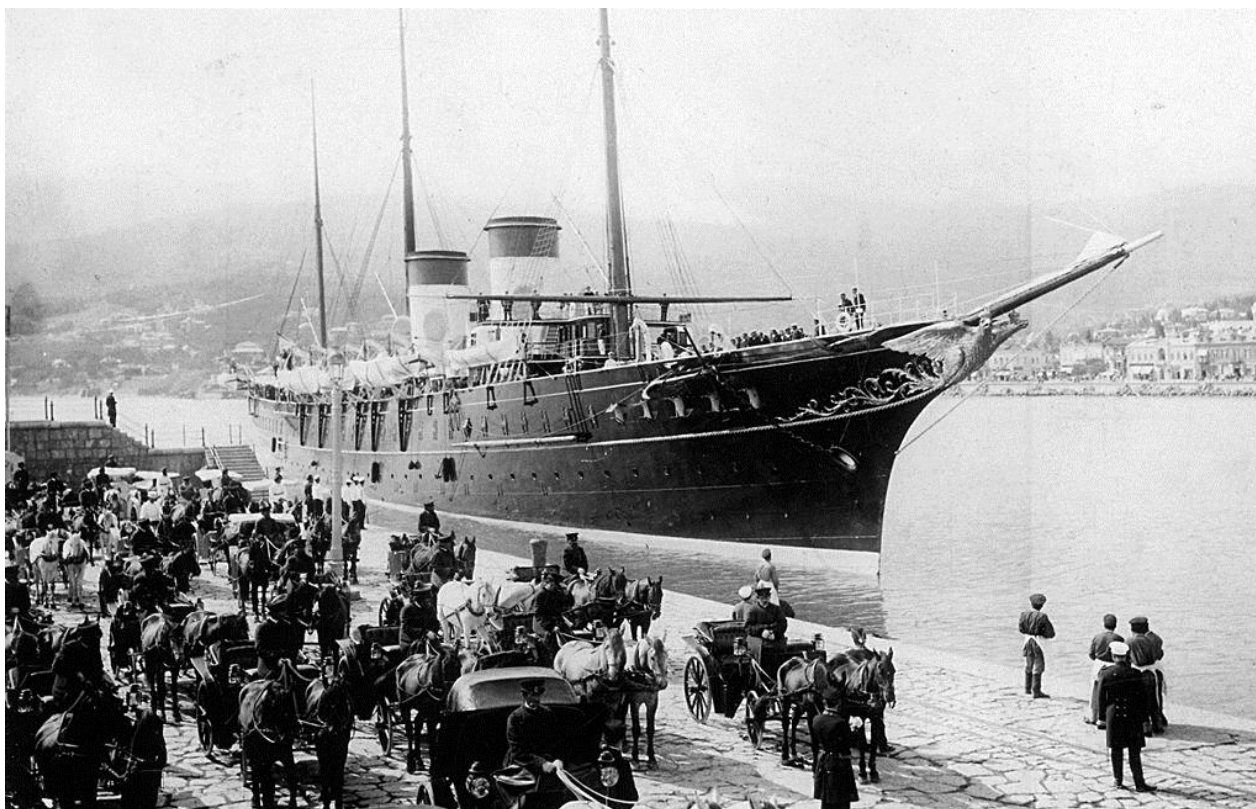


Рис.4

Царская яхта «ШТАНДАРТЪ», введённая в эксплуатацию в сентябре 1896 г., у пирса в Ялте (Крым). В 1914 г. до начала Первой мировой войны она использовалась для круизных поездок царской семьи. Это был плавучий дворец царской семьи, укомплектованный командой ВМФ России.



Рис.5

Письмо от 23.6.1913 с борта яхты «ШТАНДАРТЬ», одно из двух известных почтовых отправлений, по-видимому, из одной поездок императорской фамилии на этой яхте в Финском заливе. Разумеется, «ШТАНДАРТЬ» плавал не только в Балтийском море, что доказывает её предыдущее фото в Ялте.

2. Северный Ледовитый океан.

Почтовый обмен через моря этого океана или на реках, впадающих в него, был возможен только в летнее время, когда на них уже больше не было льда. Из Архангельска и Мурманска осуществлялась связь с портом Вардё в Норвегии и, таким образом, соединение с линиями почтовых кораблей норвежской паровой компании «Hurtigruten».

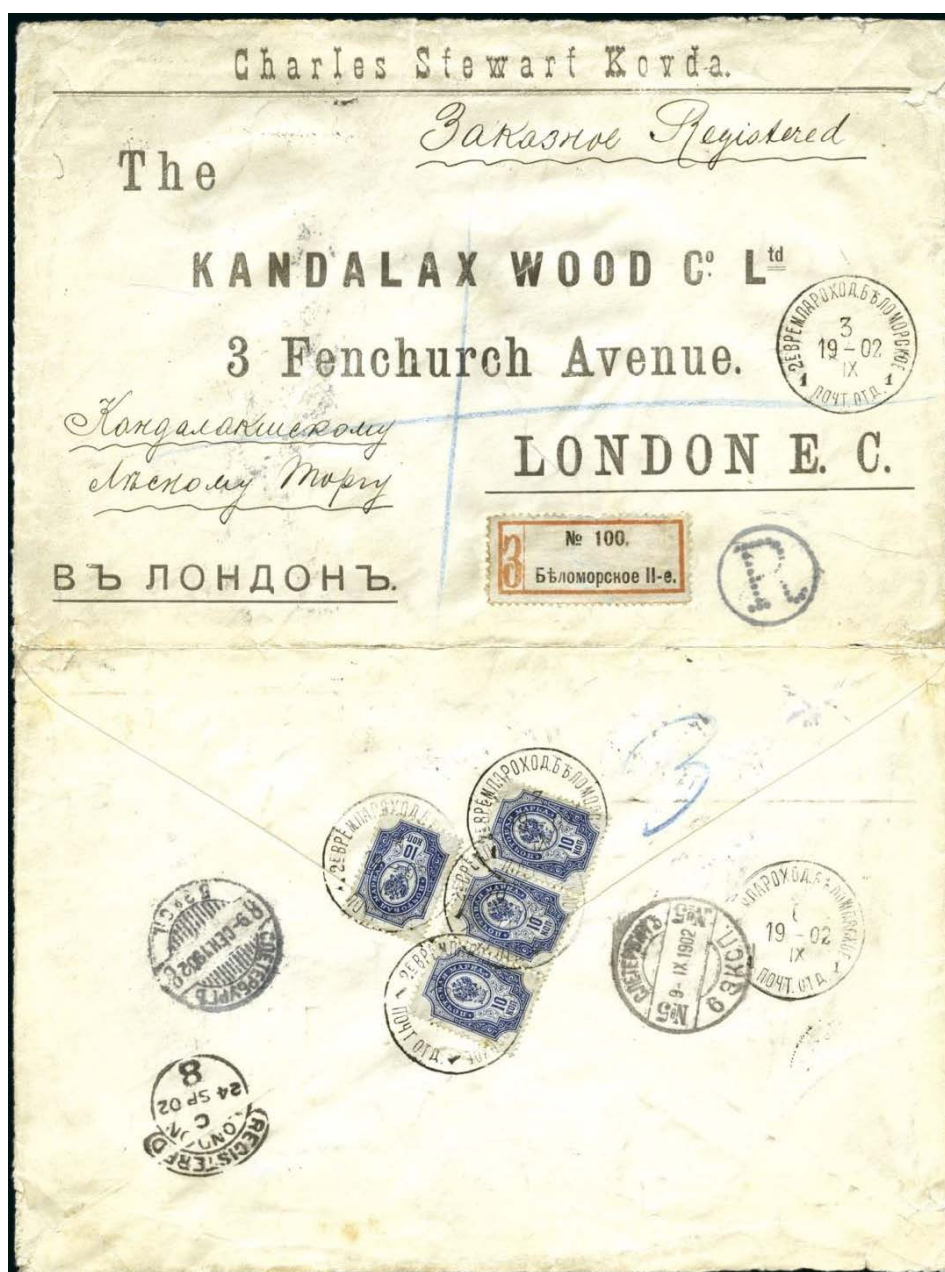


Рис.6.

Заказное письмо, отправленное 30.8.1902 с борта корабля, который имел почтовое отделение на борту и ходил в Белом море на линии Архангельск – Мурманск. Штемпель гашения имеет надпись «2-е ВРЕМ(енное) ПАРΟХОД(ство) БЕЛОМОРСКОЕ / 1 / ПОЧТ.(овое) ОТД.(еление)». Название корабля ещё предстоит установить.

ПЕРЕВОДЪ.

По почтѣ
(по почтѣ или по телеграфу).

На сумму 100 руб. — коп.

Сто
(повторить сумму рублей прописью).

На имя Николая Васильевича Макарова

Въ Соломбалу, Арханг.
Торговый домъ.

(мѣсто назначенія и подробный адресъ получателя).

Служебныя отъѣтки.

№ 3

19-08

19-08

19-08

Ни какихъ помятокъ и поправокъ въ текстъ не допускается.

Рис.7.

Почтовое оборудование на борту кораблей обрабатывало также и почтовые переводы. Здесь представлен почтовый перевод на сумму 100 рублей, отправленный 30.8.1902 с борта корабля на линии Архангельск – Вардэ (Норвегия). Штемпель гашения с надписью «АРХАНГЕЛЬСК – ВАРДЭ / 1 / 2-е ПАРОХОДНОЕ П(почтовое) О(тделение)». Получатель перевода находился в Соломбале. И поэтому на формуляре имеется ещё один штемпель пароходного почтового отделения с той же надписью и входной штемпель Соломбалы.

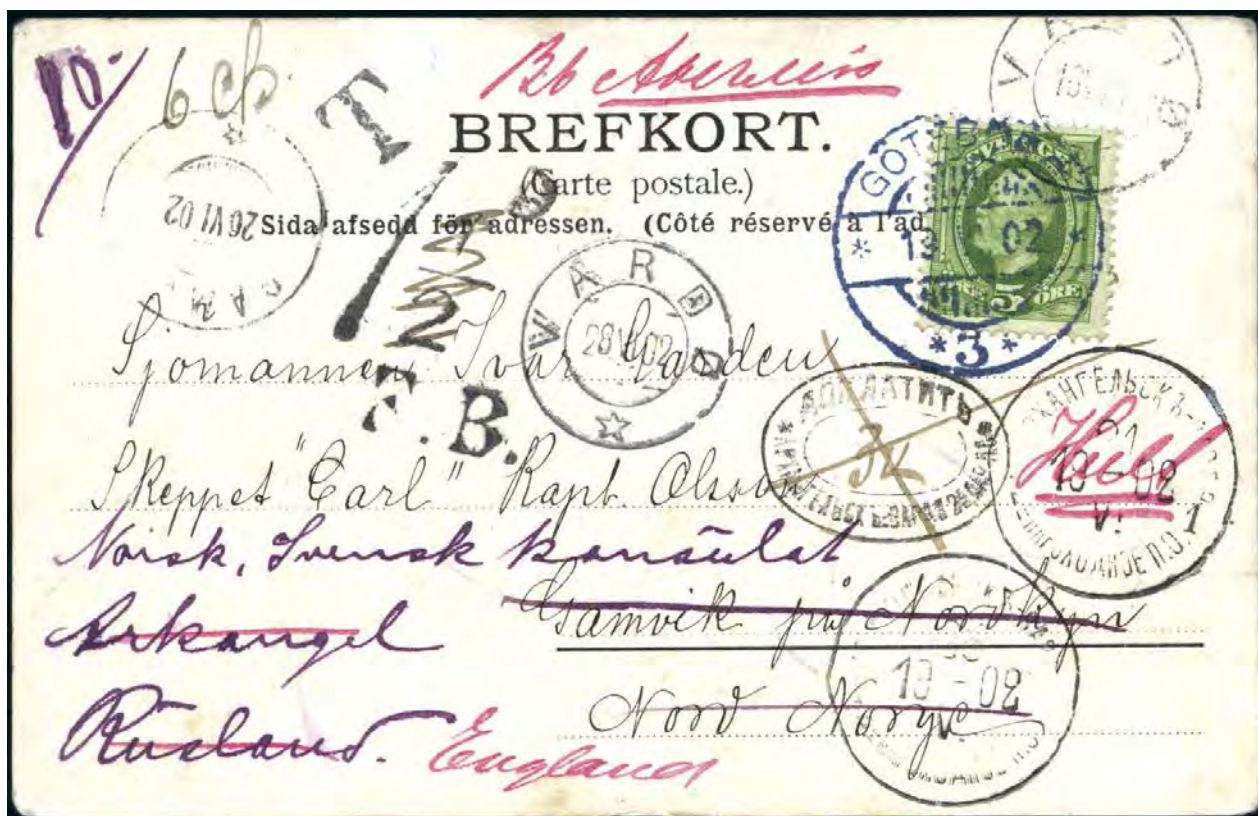


Рис.8.

Эта открытка была отправлена в 19.6.1902 из Гётеборга (Швеция) первоначально в Гамвик (Норвегия). Получатель открытки был капитаном корабля, которого по прибытии карточки на месте не оказалось, и поэтому она отправилась кораблём через Вардё (Норвегия) в Архангельск и оттуда в Великобританию. По дороге карточка получила штампы двух разных кораблей с надписями «АРХАНГЕЛЬСКЪ – ВАРДЭ / 1 / 2-е ПАРОХОД. ПОЧТ. ОТД.». Однако наиболее интересным является овальный доплатный штамп с надписью «ДОПЛАТИТЬ / АРХАНГЕЛЬСКЪ – ВАРДЭ / 2-е ПАРОХ. ПО».

Такое прохождение карточки связано с тем, что тут шведская почтовая администрация, вероятно, предположила, что путь кораблями компании «Hurtigruten» через Вардё быстрее, чем перевозка почты через Санкт-Петербург, так как железнодорожное сообщение между Санкт-Петербургом и Мурманском ещё не было установлено.

Денежная

Вз Грота Архангельск
Господину

№ 81
Мурманское I
парох. п. о.

Николасу Андреевичу

Корнелеевичу



вз Лавру Андреевичу
со вложением денег на
пидеяти рублей



Рис.9 и 10.

Ценное письмо с объявленной стоимостью 50 рублей из Терибарка на Мурманском побережье в Архангельск с редкой наклейкой в голубой рамке «МУРМАНСКОЕ 1 / ПАРОХ. П. О.» и почтовый штемпель бортового почтамта «АРХАНГЕЛЬСКЪ – ВАРДЭ / 1 / 1-Е ПАРОХОД. ПОЧТ. ОТД.». на обороте письма имеются сургучные печати с гербовым двуглавым орлом двух разных видов. По углам поставлены печати с надписями «АРХ МУРМ ПАРОХ ПОЧ ОТД ЧАСТН.(ная) КОР.(респонденция)». Обращает на себя внимание сургучная печать в центре письма, в центре которой надпись «СТР(аховая) КОР(респонденция)».

К сожалению, все три марки, которыми было франкировано это письмо, были удалены, но редкость почтового отправления от этого ничуть не изменилась. Это одно из немногих известных мне ценных писем морской почты царского периода. Вообще говоря, ценные письма, отправленные с борта судов, представлены только в небольшом количестве стран и использовались там лишь короткое время. Мне известны такие письма только из Японии, Норвегии, Швеции и Франции. Дело в том, что большая часть почтового

оборудования на борту судов, осуществляла не все услуги, которые оказывались бы в обычном почтовом отделении, но только определённые. Кроме того, отправка денег почтовым переводом, была весьма ограниченной на кораблях. Такие почтовые отправления являются одними из величайших редкостей истории почты.

3. Реки Северного Ледовитого Океана



Рис.11.

Эта почтовая карточка была перевезена по Северной Двине в мае (отправлена 22.5.1908), при этом в течение большей части года эта река замерзает. Корабли этой линии имели почтовое оборудование. Штемпель имеет надпись «КОТЛАСЪ – АРХАНГЕЛЬСКЪ / 1 / 1-е ПАРОХ. ПОЧТ. ОТД.». Из-за короткого времени, когда такие почтовые отделения были активными и из-за небольшого населения в этом регионе, почтовые отправления, таким способом перевезённые, чрезвычайно редки.

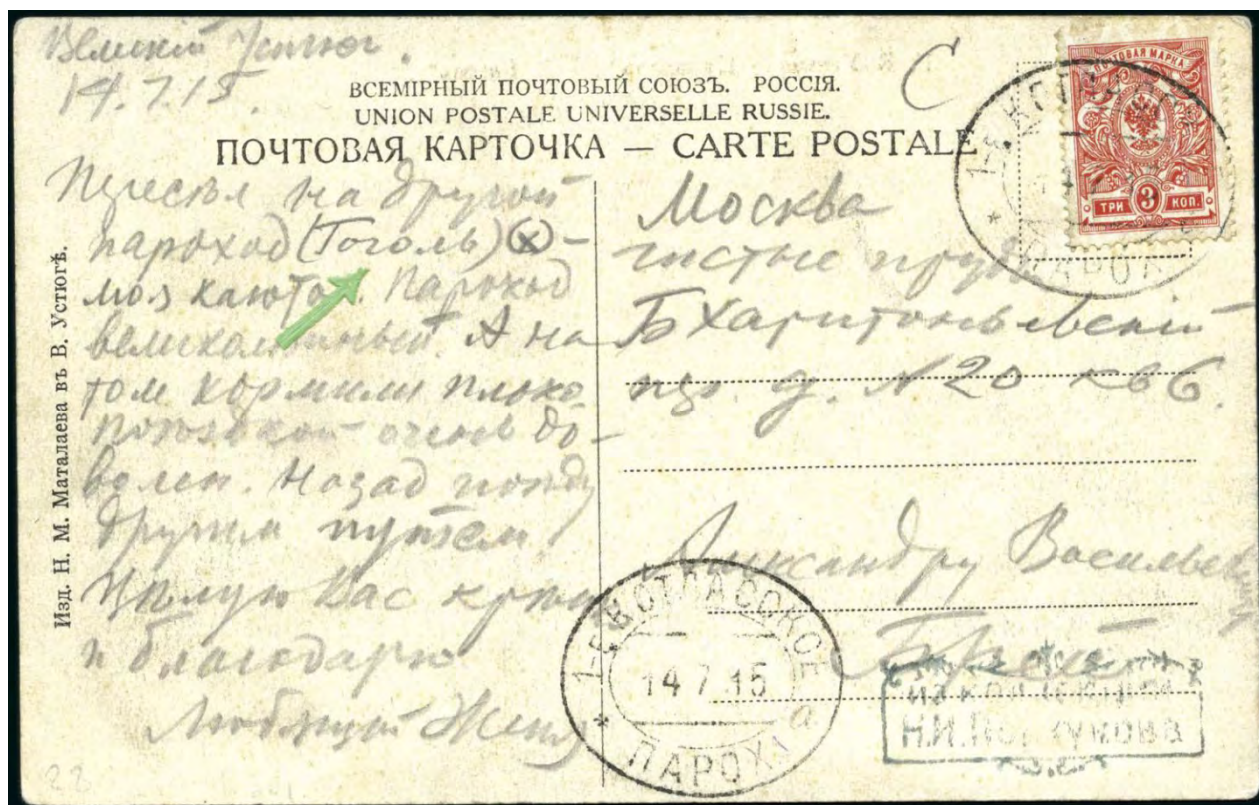


Рис.12.

Почтовая карточка, отправленная с корабля «ГОГОЛЬ» в Великом Устюге на Северной Двине. Франкатура погашена двойным овальным штемпелем с надписью «1-е КОТЛАССКОЕ ПАРОХ / «а» » с датой 14.7.15. Пароход тогда принадлежал пароходству «Котлас — Архангельск — Мурманск» и используется до сих пор. Справа от почтовой марки находится штамп одного из предыдущих владельцев «из коллекции ...».



Рис.13.

Первый рейс корабля «Гоголь» осуществлялся по маршруту Архангельск – Вологда с 1 июля 1911 г. Этот корабль сейчас восстановлен и является туристической достопримечательностью.

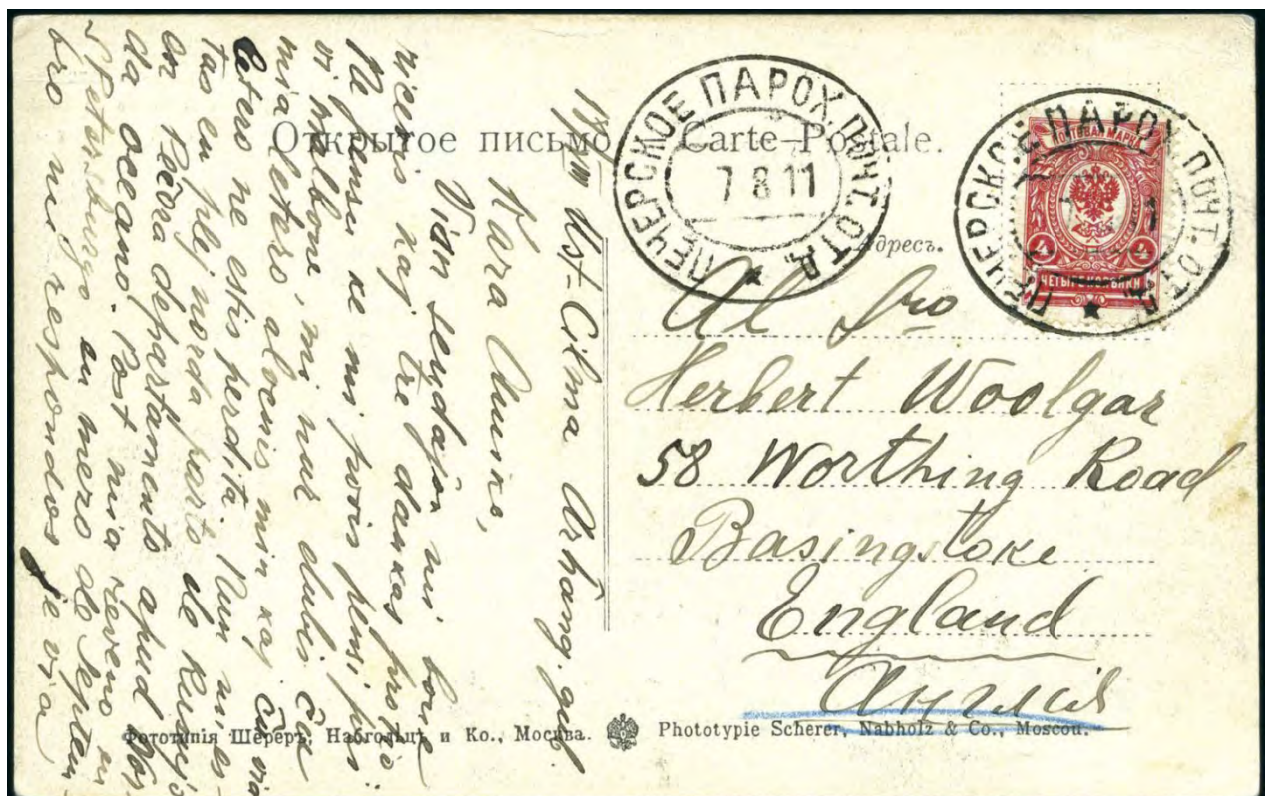


Рис. 15 (14 пропущен)

На Печоре также курсировали пароходы, оснащённые почтовым оборудованием, как показывает эта почтовая карточка, написанная в посёлке Усть-Цильма в 545 км вверх по реке от Архангельска. Двойной овальный штемпель имеет надпись «ПЕЧОРСКОЕ ПАРОХ. ПОЧТ. ОТД.» с датой 7.8.1911. Пароходное сообщение в период с 1-го мая по 15-е сентября поддерживалось пароходами купца М.В.Черных из Чердыни.

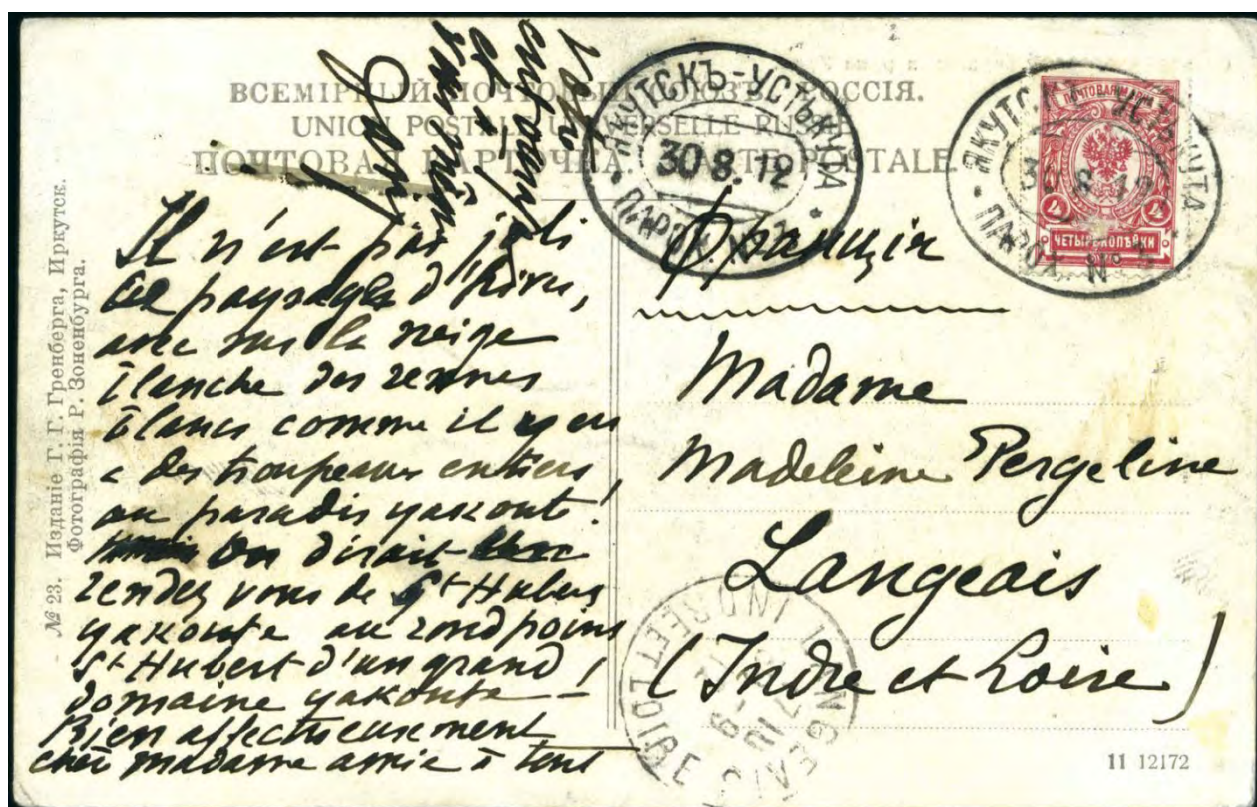


Рис.16.

На Лене также осуществлялось движение кораблей с имеющимся на борту почтовым оборудованием. Почтовая служба была основана в 1909 г. на маршруте Якутск – Усть-Кут. Эта карточка отправлена с борта парохода №3 30.8.1912 г., о чём свидетельствует штемпель гашения «ЯКУТСК – УСТЬ КУТА / ПАРОХ № 3».



Рис. 17 и 18.

Другой пример для реки Лены, на этот раз по линии Якутск – Булун, т.е. на север к дельте реки в море Лаптевых. На открытке показан пароход «Север»,

работавший на этом маршруте. Текст открытки написан 19.1.1913. Двойной круглый штемпель демонстрирует надпись «БУЛУНЬ ЯКУТ. ПОЧТ. ОПЕРАЦИЯ» и дату 22.1.1913. Это почтовая карточка-загадка. Возможно, этот пароход использовался в зимнее время в качестве стационарного почтового отделения. Булун расположен в 500 км к северу от Северного полярного круга и около 1200 км к северу от Якутска. В то же время эта почтовая карточка имеет входной штемпель Гатчины от 20.4.1913, а навигация на Лене обычно начинается позже, в мае. Но представить, что письмо из Булуна до Якутска доставлялось не по реке довольно сложно. К тому же, в этом случае должен был стоять дополнительный транзитный штемпель. Другими линиями на Лене с использованием почтовых пароходов были Якутск – Шантар и Якутск – Нелькан.

4. Тихий океан и его реки





Рис. 19 и 20.

Письмо происходит из Нижнеколымска в устье Колымы, погашено штемпелем с надписью «ВЛАДИВОСТ. – КОЛЫМА» с литерой «а» 12.8.1916, имеет штемпель военной цензуры Владивостока, транзитный штемпель Йокогамы и штемпель прибытия в США. Русский «Добровольный флот» развивал такую почтовую услугу и во время Первой мировой войны, поскольку другого доступа к отдаленным населённым пунктам тогда не существовало.

Заказные письма судов сибирских линий – великие раритеты не только из-за низкого объема почты, перевозимого на этих судах. Корабли курсировали только в свободное ото льда время и могли предпринять только несколько рейсов за сезон.



Рис. 21.

Открытка с борта парохода «ЕНИСЕЙ» из рейса в Камчатском заливе. Франкатура погашена 4.5.1910 редчайшим штемпелем с надписью «ВЛАДИВОСТ. СЕВ. УЕЗ.» (Владивосток – Северные уезды) с литерой «б». На борту была использована рукописно подправленная заказная наклейка Владивостока. Дело в том, что часто в распоряжении почтовых служащих на борту судов были далеко не все предписанные для них материалы.

Въ случаѣ ненахожденія адресата просимъ
возвратить.



Handwritten signature or initials.

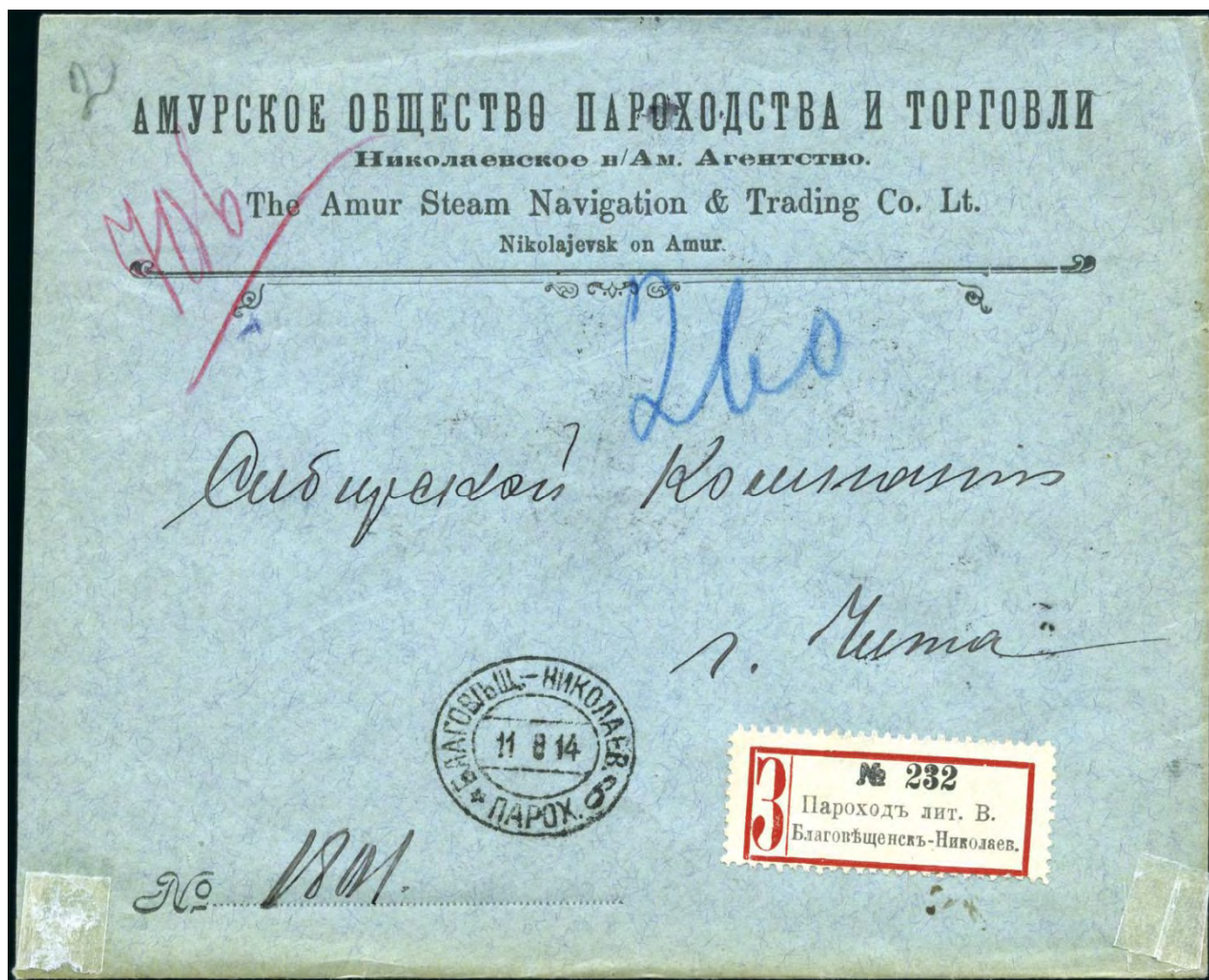


Рис.22 и 23.

Штемпель «БЛАГОВЕЩЕНСКЪ – НИКОЛАЕВ.» с литерой «в» на заказном письме от 11.8.1914, использовавшийся на борту судна, ходящего по Амуру по этому, наиболее часто используемому маршруту. Судоходные линии работают на Амуре и до сегодняшнего дня.



Рис. 24.

Открытка русскому военнопленному в Германии, отправленная в 31.7.1917 в Николаевске на борту парусной шхуны «БОЛИНДЕР», курсировавшей в устье Амура и Татарском проливе, с цензурными отметками Петрограда и Гамельна. Надпись на штемпеле «ШХУНА АМУР. ЛИМАН / «а» / ТАТАР. ПРОЛИВЪ» (на филателистическом сленге – «Амурская уника»). Предположительно, эта карточка остаётся уникалом, и сопоставимых с ней почтовых отправлений нет. В том же районе курсировали ещё две шхуны, и, возможно, имеются и другие штемпели, но они до сих пор не найдены.



Рис.25 и 26.

Хотя на курсировавшем на линии Одесса – Владивосток пароходе «Добровольного флота», корабли которого с 1898 г. были обеспечены почтовым оборудованием, включая штемпели этой линии, но письмо было проштемпелевано по-другому. И в дополнение к заказной наклейке на русском языке с маршрутом парохода, русские марки были погашены только т.н. пакетботным штемпелем с надписью «PAQUEBOT». Такой штемпель с № 4 вероятно применялся на пароходе «ВОРОНЕЖ». Белые русские заказные наклейки использовались только короткий промежуток времени и были

заменены наклейками с красной каймой, в соответствии с требованиями договора с ВПС. Письмо далее, скорее всего, было перевезено французским кораблём через Марсель в Европу и получено на немецком пограничном почтамте Мюльгаузена, где была добавлена ещё одна заказная наклейка.



Рис.27.

Заказное письмо с борта корабля «Общества Русского Восточно-Азиатского Пароходства» (Р.В.А.П.), отправленное 31.5.1909 через Нагасаки и Нью-Йорк в Буэнос-Айрес (Аргентина). Оно несёт заказную наклейку линии с рукописным изменением отличительной кодовой литеры, а марки погашены двойным овальным штемпелем общества с литерой «з». С 1907 г. корабли Общества на этой линии ходили по маршруту Нагасаки – Генсан (Корея) – Владивосток.



Рис.28.

Линия Владивосток – Шанхай осуществляла переработку почты даже во время Первой мировой войны, как и показывает данное письмо от 1915 г. Оно происходит из Владивостока (штемпель с надписью «ВЛАДИВОСТ. ШАНХАЙ ПАРОХ.» от 3.1.1915) и адресовано в Кобе. Особенностью является использование двух заказных наклеек с русским и французским текстами. Последнее требовалось в соответствии с положениями ВПС. Это один из немногих случаев применения русской заказной наклейки на французском языке в соответствии с договором с ВПС на борту корабля.



Рис.29 и 30.

Это письмо было отправлено с борта парохода «НОННИ», принадлежавшего Китайской Восточной железной дороге (КВЖД). КВЖД имело службу,

морское пароходство, осуществлявшее с 1899 года услуги по перевозке пассажиров кораблями от конечных точек строящихся железнодорожных линий. Пароходы «НОННИ» и «МУКДЕН» осуществляли связь между портом Дальним и Владивостоком и ходили по этому маршруту, заходя в ряд корейских портов на Корейском восточном побережье, включая Генсан. Там, данное письмо и было отправлено капитаном китобойного судна «GEORGI» Мельсомом, который как раз в этот момент и находился в Генсане. Письмо было оформлено заказным и адресовано в Норвегию. Его особенностями являются почтовый штемпель «НОННИ» необычного вида без даты и заказная наклейка с надписью «НОННИ / Кит. Вост. ж. д.», но без обозначения маршрута этого корабля. На обороте письма также поставлены фиолетовый штамп почтового агента в Генсане и множество транзитных штемпелей.

Пароход «НОННИ» был построен в 1901 г. в Штеттине (тогда Германия). Во время русско - японской войны, 25 апреля 1904 года, он стал её жертвой, когда он столкнулся с миной рядом с портом Дальним и затонул. Морское пароходство КВЖД имело из 29 пароходов, которые с 1899 г. были введены в эксплуатацию. Однако, до сих пор «НОННИ» единственный корабль с которого известны почтовые отправления, отправленные с его борта. Хотя, корабль «МУКДЕН» также должен был иметь такое же почтовое оборудование на борту, как и «НОННИ», однако, никаких документов, отправленных с борта «МУКДЕНА» до сих пор не известно.



Рис.31.

Изображения штемпелей «НОННИ» показывают его уникальную форму при увеличении.

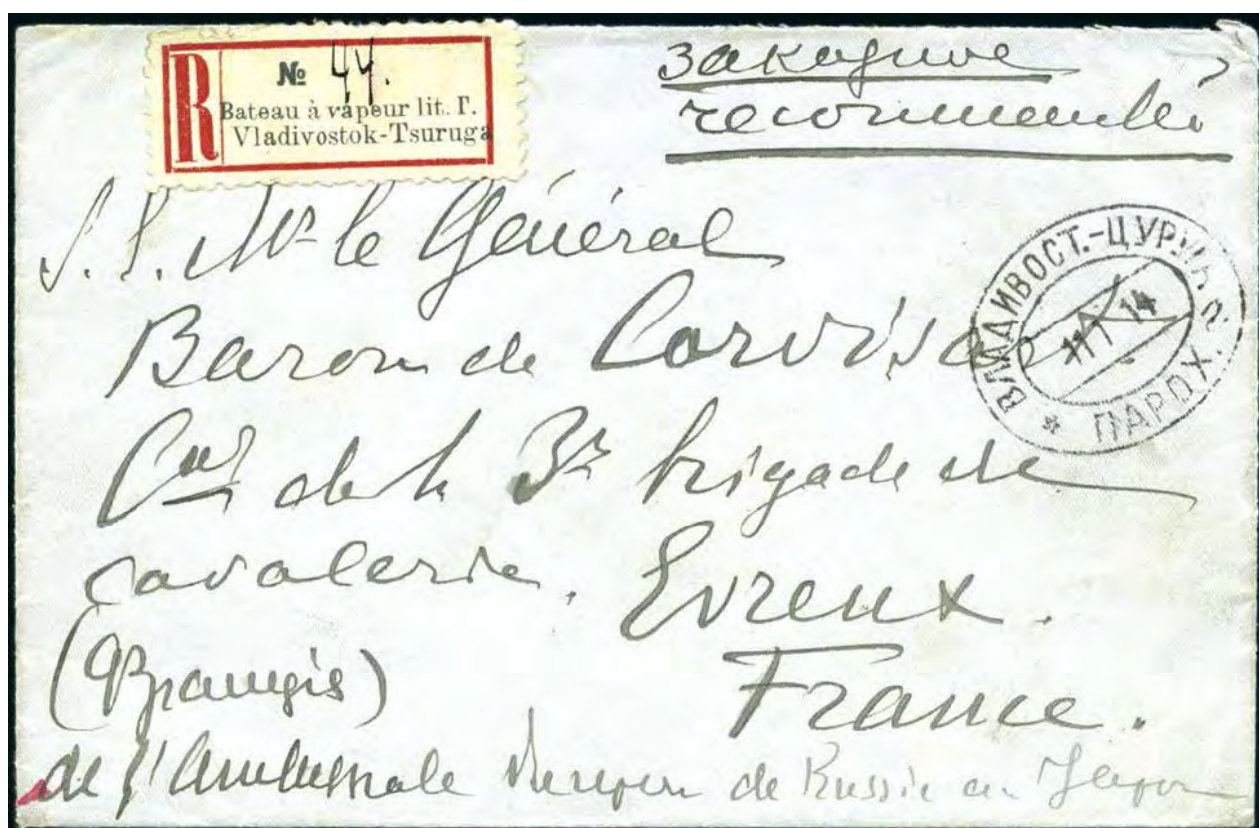


Рис.32 и 33.

Заказное письмо, отправленное с линии Владивосток – Цуруга (Япония) со штемпелем «ВЛАДИВОСТ. – ЦУРУГА / ПАРОХ.» с литерой «а» от 11.1.1914

и заказной наклейкой линии на французском языке. Отметим, что этой линии изначально почтовыми отделениями использовались заказные наклейки Владивостока, модифицированные вручную.

Линия Владивосток – Цуруга с 1906 г. являлась главным связующим звеном между Россией и Японией. Это была прямая связь. Линия поддерживалась даже во время Первой мировой войны. Введённые на эту линию русские пассажирские теплоходы «Добровольного флота» получали почтовое оборудование. А из Цуруги имелось железнодорожное сообщение в Токио, Киото и Кобе. И японская почта Японии в Западную Европу и Россию передавалась этим маршрутом.



Рис.34.

4. Волга и Каспийское море

В России имеется огромное число рек и озёр, а Волга до сих пор является самой важной частью речной системы в европейской части России, и поэтому неудивительно, что первое почтовое оборудование на борту судов внутри России появилось на судах, ходящих по Волге.

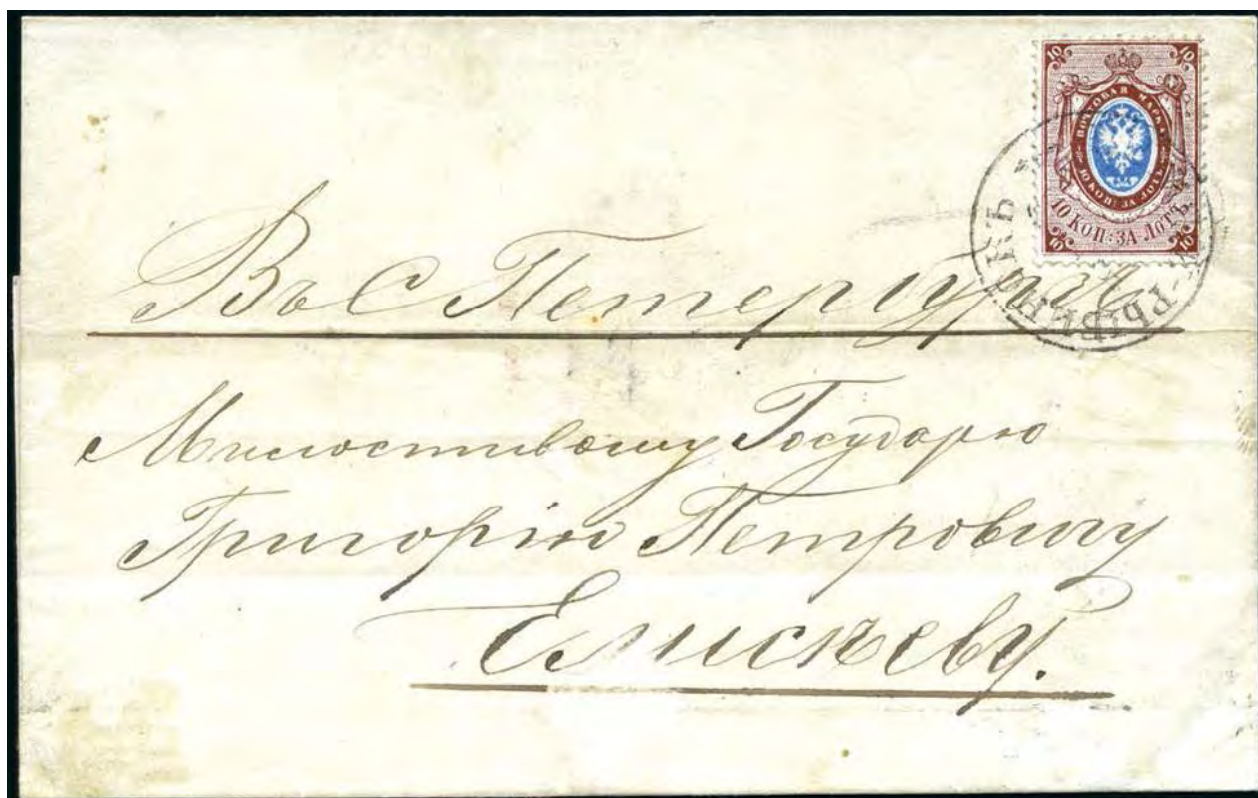


Рис.35 и 36.

Это письмо – старейшее почтовое отправление волжских рейсов, отправленное 25.7.1869 на маршруте Нижний (Новгород) – Рыбинск.



Рис. 37.

Позже открытые корабельные линии поездки на Волге и Каме также снабжались почтовым оборудованием. Здесь представлено письмо с корабля, курсировавшего на линии Казань – Саратов. В первое время штемпели имели не только дату, но и стоящую поперёк к дате цифру (на этом письме это «9»), указывающую на конкретную пристань, на которой почтовое отправление прибывало на борт корабля. Через несколько лет такие цифры на штемпелях больше не ставилось. Аналогичным образом ставились такие поперёк стоящие числа и в штемпелях железнодорожной почты (см. штемпель справа вверху «1» от руки).



Рис.39.

Это письмо было отправлено 2.6.1915 в военное время с линии «НИЖНИЙ – АСТРАХАНЬ» пароходом «ПЕТРОГРАД» акционерного общества «Кавказ и Меркурий» (см. адрес отправителя), основанного в 1858 г. На заказной наклейке также был впечатан текст с названием линии.



Рис.40.

В 1920 г. в некоторых регионах России ещё полыхала Гражданская война. Другие страдали от разрушенной экономики. В этом году почтовый обмен с Астраханью мог выполняться только при помощи военного флота. Флотилия на Каспийском море и осуществляла почтовую связь с Астраханью. Этот сопроводительный адрес к посылке из Астрахани в Баланду документирует такую почтовую службу.

На Каспийском море существовали три пароходных линии, корабли которых были снабжены почтовым оборудованием на борту. Две из них соединяли Баку и Персию. Они и будут показаны в дальнейшем.





Рис.41 и 42

Это застрахованное на 200 рублей денежное письмо было отправлено 19.09.1913 с корабля на линии Баку – Мешедессер (Персия, Южный берег Каспийского моря). Оно запечатано и имеет сине-белую регистрационную наклейку Баку, которая, очевидно, использовалась на борту корабля без каких-либо дополнений. Денежные письма с борта кораблей исключительно редки.





Рис.43 и 44

Магистральным путём в Персию была линия Баку – Энзели, представленная здесь заказным письмом от 30.11.1914 в Лондон, снабжённое заказной наклейкой Баку, которая также применялась на борту, и цензурным штемпелем. Когда письмо было отправлено, корабль находился на пути из Персии в Баку, что можно узнать из транзитного штемпеля Баку на письме.

6. Чёрное и Азовское моря.

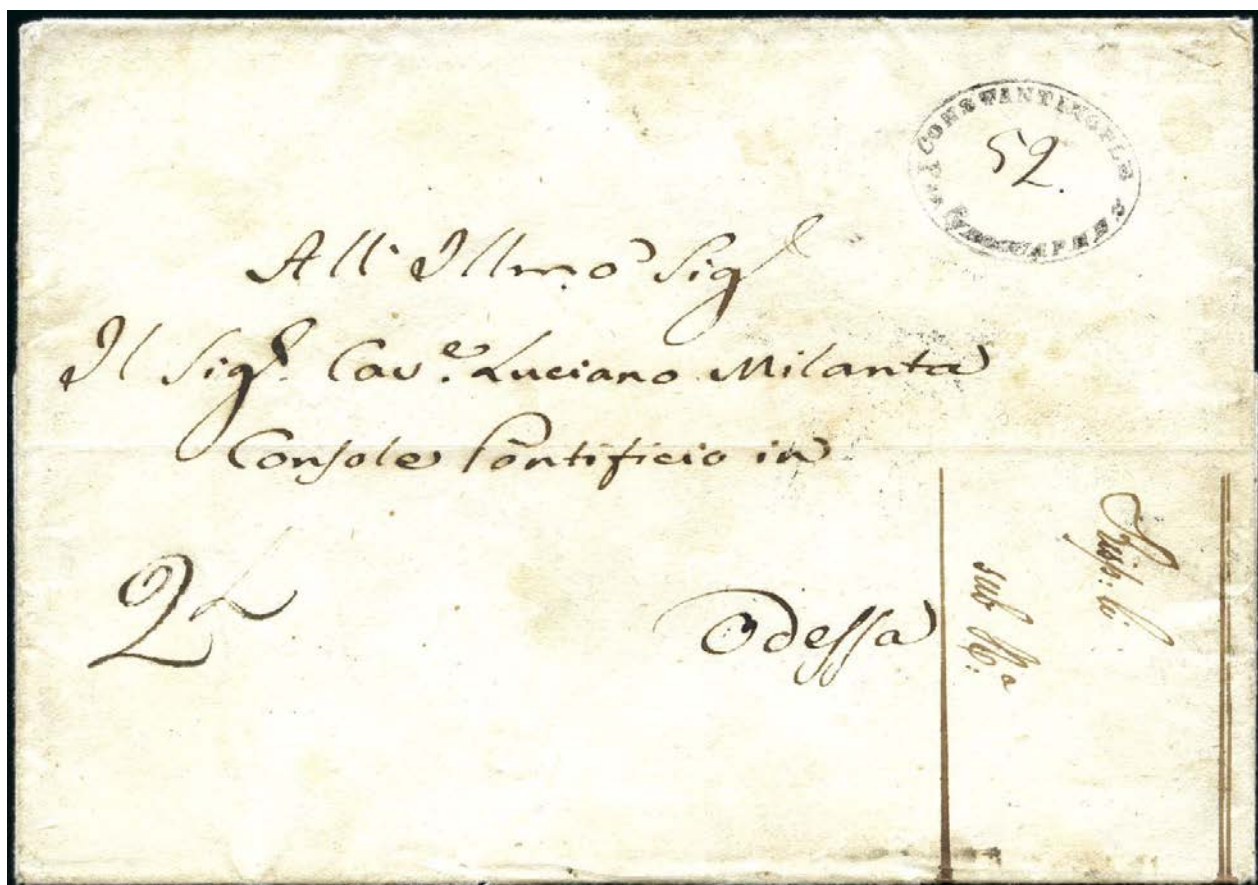


Рис.45

Перед введением почтовых учреждений на борту кораблей письма сдавались в портах назначения и снабжались там особыми штемпелями, чтобы обозначить происхождение письма. Как на русском почтамте в Константинополе, так и в Одессе были в употреблении штемпели с надписью «Par Pyroscaphe» («пароходом»). Это письмо от 1841 г. отправлено из Рима, адресовано в Одессу и проведено через русский почтамт в Константинополе, где письмо было передано на русскую почту и в дальнейшем перевезено кораблями «Черноморского общества пароходов». Это общество получило льготы в 1833 г. по почтовому ведомству, в том числе, на линии между Одессой и Константинополем.



Рис.46

На Чёрном море и на реках, впадающих в него, имелись различные пароходные линии, которые, не имели такого значения, как линия Одесса – Батум. Линия Одесса – Батум была наиболее посещаемой пароходной линией на Черном море. На этой линии использовались несколько десятков различных почтовых штемпелей, но заказные письма, особенно с такой, несоответствующей требованиям ВПС заказной наклейкой, нужно считать редкими.



Рис.47

Это письмо с линии Батум – Одесса было отправлено 24.7.1919 посреди Гражданской войны. Оно франкировано маркой Украины (с надпечаткой «трезубец»).

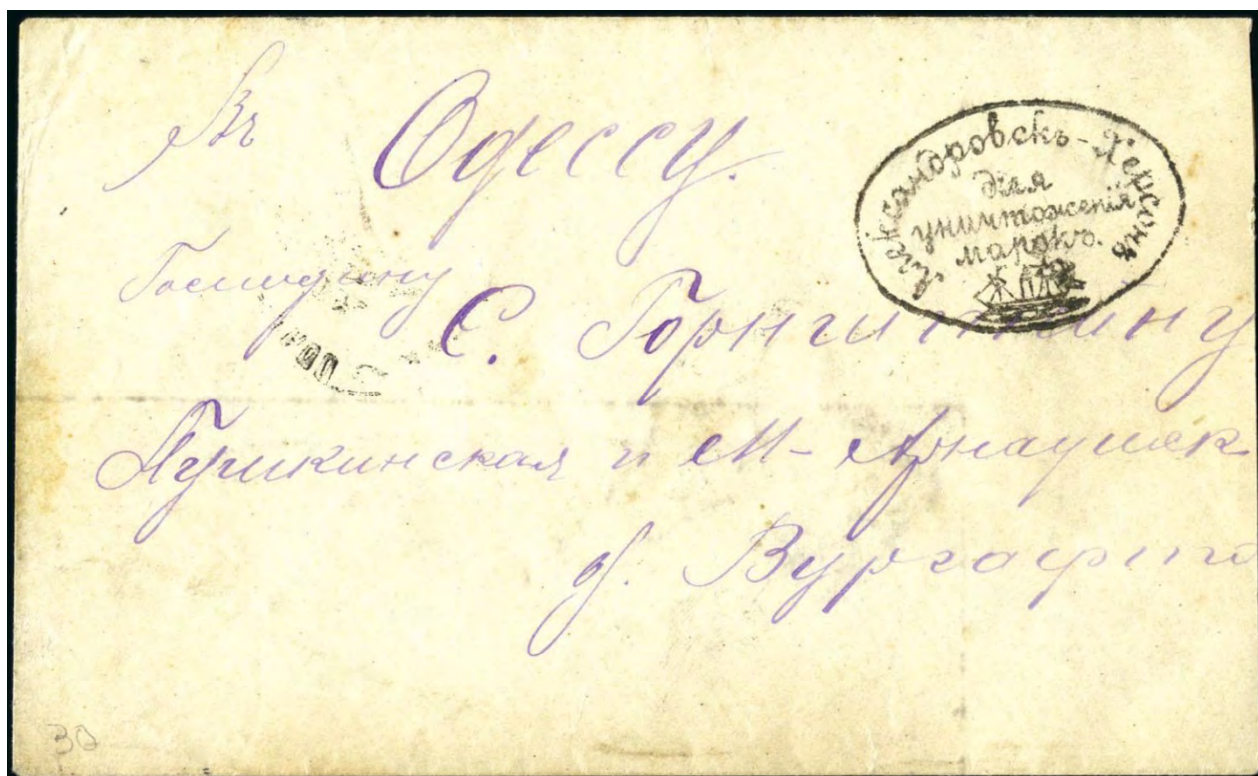


Рис.48

В 1886 г. этот штемпель использовался на линии Александровск – Херсон (по Днепру), который представляется временным. Естественно, он использовался и для гашения марок.

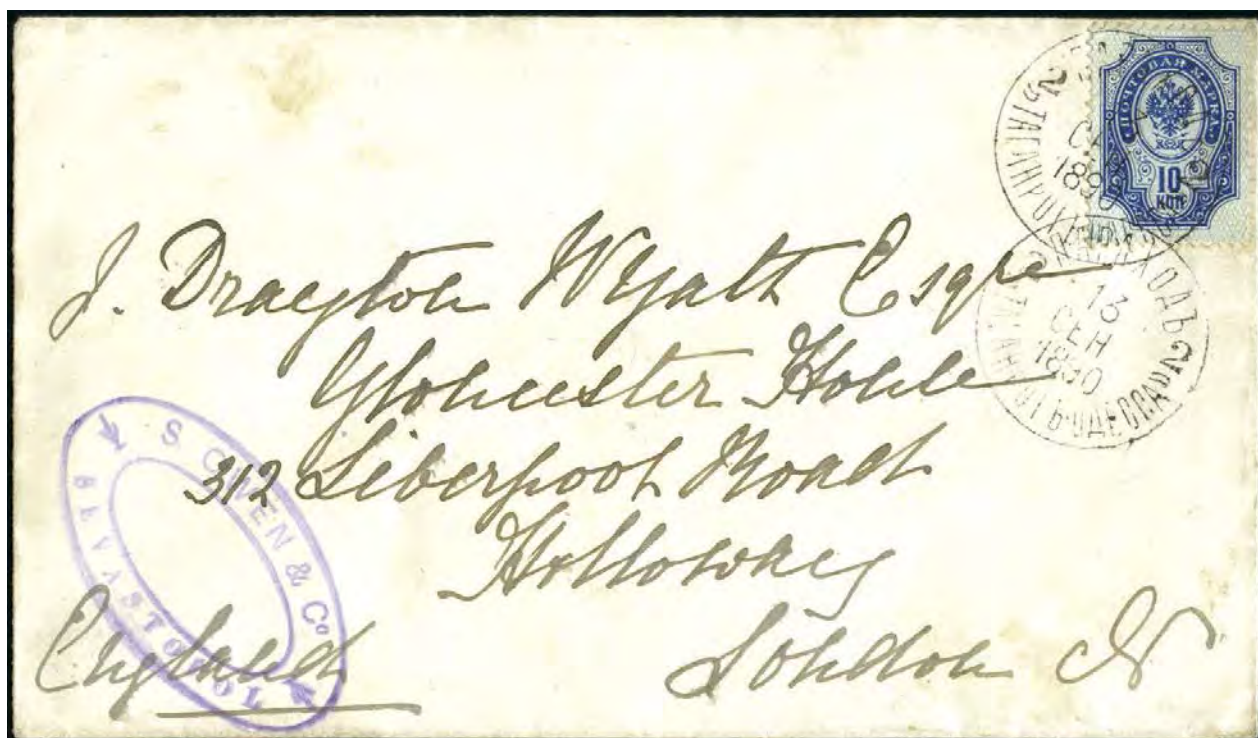


Рис.49

Это письмо, отправленное 13.09.1890, демонстрирует штемпель линии Таганрог – Одесса.

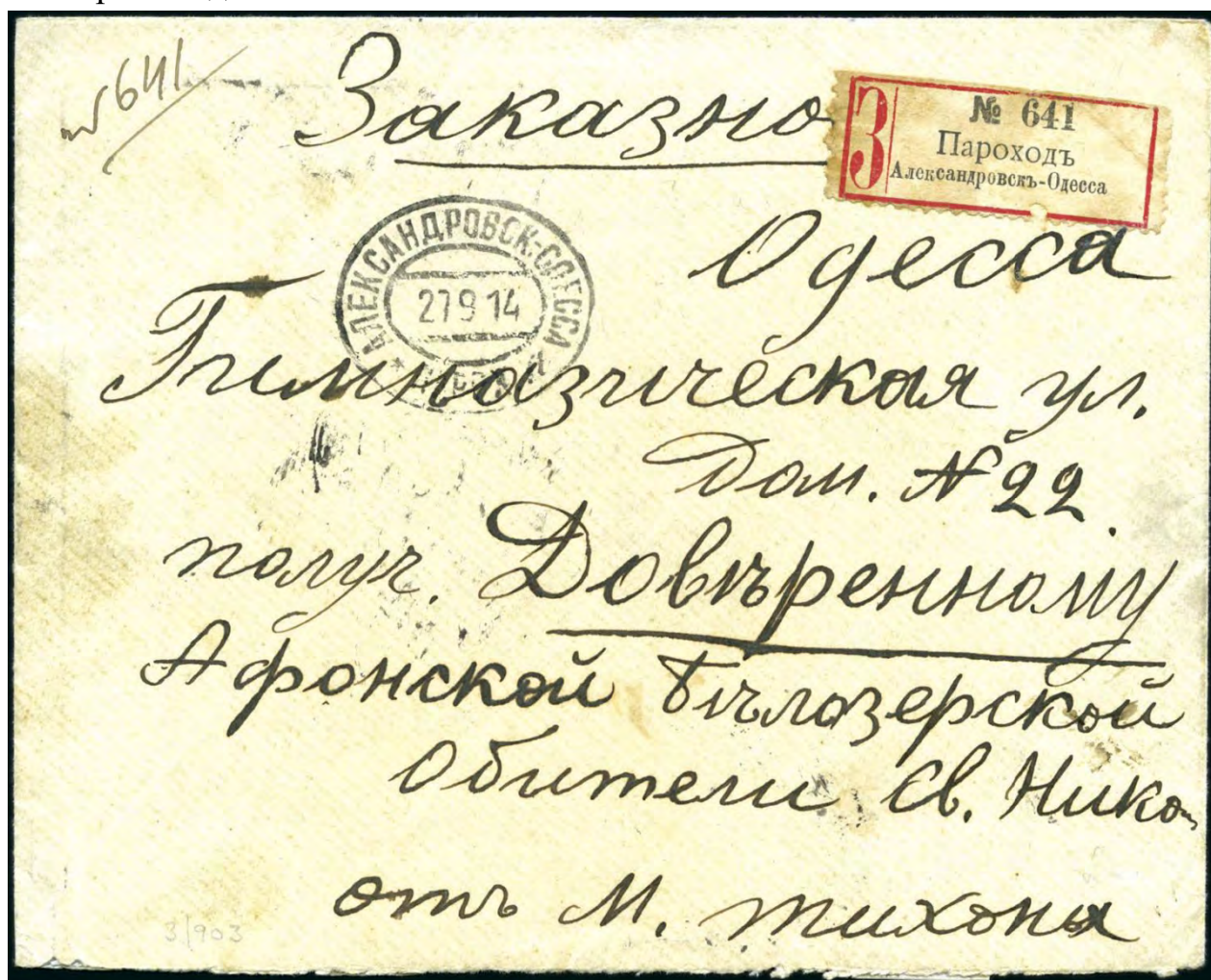




Рис.50 и 51

Это письмо, отправлено, как заказное с борта корабля на линии Александровск – Одесса 27.9.1914, уже после начала Первой мировой войны.

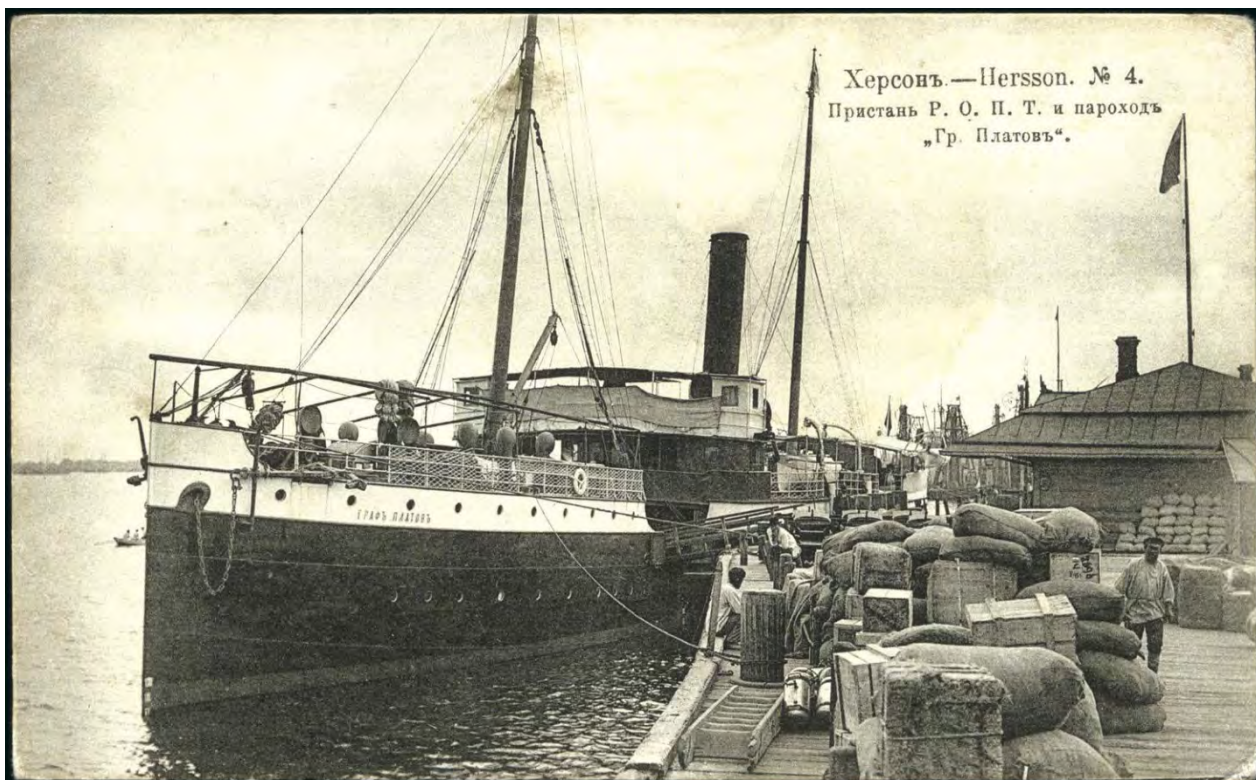


Рис.52

Речной пароход на линии Одесса – Херсон



Рис. 53

Открытка, написанная 19.6.1902 на борту парохода «РОСТОВ», принадлежащего Р.О.П.иТ., в Бердянске. Этот пароход искажал Ростов-Керчь (Крым) на линии. В Керчи у пассажиров были возможности пересесть на железную дорогу или корабли линии Одесса – Батум.

В этой коллекции имелось ещё множество почтовых документов, которые также можно было бы представить и описать. Тем не менее, выбор сделан, иначе бы я вышел за рамки этого репортажа. Однако всё же получился хороший обзор этой интересной главы истории транспорта России. Остаётся надеяться, что он побудит некоторых коллекционеров заинтересоваться этой областью с невероятным разнообразием почтовых документов вплоть до самых современных.