

Валентин Вітренко:

Транспорт і зв'язок в кінці XVIII – на початку XX століття

**...Злодюг і шахраїв не бракувало,
з людей лупили гроші без жалю.
Багатії на дрожках позирали
з презирством на базарну товчю....**

Герберт Генке. “Новоград”

(Переклад з німецької Валентина Вітренка)

1. Стан і розвиток сухопутних транспортних комунікацій на Звягельщині кінця XVIII – початку XX століття

Для перевезень пасажирів і вантажів з другої половини XVIII і практично до початку XX століття в місті Новоград-Волинський та в однойменному повіті використовувалися сухопутні дороги і частково річка Случ.

Як свідчать архівні документи, місто Новоград-Волинський, що знаходилося від губернського міста Житомира на відстані у 83 версти (одна верста дорівнювала 1,0668 км – В.В.), як і територія однойменного повіту, стали у першій половині XIX століття важливими центрами сполучення, де перетиналися три основні шляхи, два з яких називалися трактами (від німецького слова *der Trakt*. В Російській імперії часто використовували термінологію німецьких військових, інженерів, фортифікаторів, які перебували на службі у царя – В.В.). Трактом вважалася в кінці XVIII століття ґрунтова дорога поліпшеної якості, що сполучала важливі населенні пункти. Вздовж такої ґрунтової дороги через певні проміжки стояли постійні двори (станції), де можна було перепочити і поміняти коней. Обов'язковими були також узбіч дороги верстові стовпи, що вказували відстань від населеного пункту, звідки починався шлях.

Так, південною територією повіту проходила важлива дорога із Санкт-Петербурга через Житомир до Радивилова (з XVII ст. до 1939 року – Радзивилів, за радянської влади до 1990 року – Червоноармійськ, сьогодні – Радивилів – В.В.) і далі до Львова, що відійшов внаслідок поділів Речі Посполитої в кінці XVIII ст. до Австро-Угорщини; ця дорога мала державне значення і отримала назву Мозирсько-Львівський тракт. Втім, після Житомира, проходячи територією Волинської губернії, цей шлях накладався фактично на іншу дорогу, що існувала впродовж багатьох століть і вела зі сходу на захід центральною частиною України. Саме цією дорогою у

напрямку Кременця подорожував восени 1846 року український геній **Тарас Григорович Шевченко** (1814 – 1861), який за завданням Археографічної експедиції збирав етнографічний матеріал і робив замальовки існуючих храмів, замків та фортець на Волині.

Була також дорога, менш облаштована, з Києва через Житомир – Звягель – Корець – Рівне – Дубно на Радивилів, а після приєднання Правобережної України до Росії цей шлях став продовженням дороги з Москви через Тулу, Орел, Ніжин і далі до Києва. На цю дорогу накладався шлях, що вів із Житомира через Новоград-Волинський на Рівне, а потім повертав на Луцьк – Ковель і вів далі через Брест-Литовськ у Царство Польське; дорога набула важливого значення з початку XIX століття і називалася Брест-Литовський тракт, згодом Брест-Литовське шосе. Цим трактом через Новоград-Волинський в жовтні 1845 року їхав із Києва до свого місця роботи в Рівне із зупинкою в Корці та Острозі відомий історик **Микола Іванович Костомаров** (1817 – 1885), який відмічав в своїй “Автобіографії”, що “... Дорога шла посреди дремучих лесов; погода была все время необыкновенно дождлива: от Киева до Ровно я не видал солнца и платье мое не обсыхало...” Цим трактом повертався в жовтні 1846 року до Києва Т.Г. Шевченко, зупиняючись також у Корці та Новограді-Волинському. Ще одна дорога, що сполучала Мозир з Овручем і йшла далі на Ізяслав, проходила через Новоград-Волинський і також досить інтенсивно використовувалася в кінці XVIII – на початку XX століття.

Можна з певністю стверджувати, що Новоград-Волинський тривалий час знаходився на перетині важливих транспортних шляхів, а тому з точки зору географічної, економічної і військової вважався важливим опорним вузловим пунктом регіону.

Дороги у Волинській губернії загалом були облаштовані в кінці XVIII – першій половині XIX століття досить погано. Щодо великих доріг державного значення, то за наказом чиновників проводилося періодичне вирівнювання дорожнього полотна, рилися і очищувалися узбічні канали, огорожувалися яри, прибиралися зі шляху впалі дерева, а через невеличкі річечки і струмки будувалися дерев'яні мости, на більш значних річках влаштовувалися поромні переправи. Так, поромна переправа та тракті Київ – Брест-Литовськ через річку Случ діяла аж до середини 60-х років XIX століття. Сільські ж дороги ремонтувалися лише за бажанням місцевого землевласника, а тому (особливо після дощів) були мало придатними для проїзду. При будівництві і ремонті доріг використовувалися сокира, пила-дворучка, кирка, мотика, лопата, плуг, борона, віз, тачка, плетена корзина для перенесення каміння, молоти для забивання паль, зубила, ковані цвяхи, залізні скоби для з'єднання колод і дощок тощо. Реманент належав селянам, які відбували так звану дорожню повинність. (Такий вид робіт, як обов'язкова дорожня повинність, був запроваджений царем Петром Першим

на ще початку XVIII століття, коли будувалася дорога від Москви до Волхова – В.В.). Як правило, під час ремонту дороги покладалися на практичний досвід сільського дядька; спеціально підготовлених майстрів, які б забезпечували технічне керівництво, тоді не було.

Разом із тим місцеві селяни на Волині традиційно використовували при будівництві та під час ремонту шляхів такі народні винаходи, як дерев'яні фашини (адже лісу було навкруги багато), сплетені із верболозу чи хмизу підмостки, якщо дорога проходила через заболочену місцевість; для трамбування дорожнього полотна використовували по всій його ширині тяжку дубову колоду у вигляді катка з дошками нагорі, на які для збільшення ваги клали каміння; обабіч насипного полотна, коли дорога йшла по узвишшю, висаджували кущі, що своїм корінням скріпляли скоси полотна.

У другій половині XVIII – на початку XIX століття основні навички будівництва шляхів давали в Артилерійській та Інженерній школах Санкт-Петербурга, де вивчалася фортифікація. На прокладення шляхів дивилися тоді з точки зору воєнної доцільності. Тому всі інженери-будівельники, що мали справи з будівництвом важливих доріг, служили в армії на офіцерських посадах.

У 1809 році в Російській імперії створено Головне управління водним та сухопутним сполученням, а роком пізніше за ініціативою знаного російського державного діяча **М.М. Сперанського** засновано Інститут корпусу інженерів шляхів сполучення. Цей навчальний заклад мав готувати не лише висококваліфікованих цивільних фахівців дорожнього будівництва, але й проводити відповідну аналітико-дослідницьку роботу з поданням наступних рекомендацій уряду.

На початку XIX століття усі шляхи в Російській імперії поділялися на чотири розряди. До першого розряду відносилися державна дорога, що сполучала Москву із Санкт-Петербургом. До другого розряду відносилися дороги, що, проходячи через губернські міста, сполучали столицю із важливими населеними пунктами на кордоні; від них пролягав шлях по території чужої країни. Дорогами третього розряду вважалися ті, що сполучали повітові міста. До доріг четвертого розряду відносилися сільські шляхи.

24 березня 1833 року (ст. стиль – В.В.) затверджено Закон, згідно якого була визначена загальна мережа важливих шосейних доріг царської імперії і встановлені основні правила облаштування та утримання шляхів в державі, а також закладалися економічні засади подальшого розвитку і реформування всієї сфери дорожнього будівництва. За цим законом усі дороги поділялися на п'ять класів. Так, дороги першого класу, що сполучали Санкт-Петербург і Москву, найважливіші політичні центри Російської імперії, із центральними містами генерал-губернаторств та вели через кордон до столиць інших

держав, повинні були мати ширину в 60 сажнів і утримувалися за казенний кошт із залученням частини коштів земства. Дороги другого класу, що сполучали центральні міста імперії з головними містами губерній із наступним виведенням до важливих економічних центрів за кордоном, мали ширину 30 сажнів, вони будувалися і утримувалися за рахунок земських повинностей. (Сажень – стара українська та російська міра довжини, один сажень дорівнював 3 аршинам або ж 2, 1336 м.– В.В.). Дороги третього класу сполучали між собою центральні міста сусідніх губерній за відсутності доріг першого і другого класів, а також їхні основні повітові центри. При утриманні доріг такого класу керувалися тими ж правилами, що й для доріг вищих класів. Дороги четвертого класу служили для сполучення волосних центрів із повітовими містами і залишалися у віданні земської поліції. Транспортні шляхи третього і четвертого класів утримувалися за рахунок коштів губернії, повітів, місцевих волосних громад. Дороги п'ятого класу сполучали між собою населенні пункти сільської місцевості, за їх стан відповідали землевласники, яким належали села. Коли ж така дорога проходила через село, у якому мешкали лише державні селяни, то відповідальність за її якість покладалася на сільську громаду, інтереси якої представляв сільський староста, а в німецьких колоніях шульц. Відповідальність за інспекцію якості усіх доріг покладалася на дорожні комісії, що створювалися в кожному губернському центрі.

Самі дороги були прокладені від одного населеного пункту до іншого, а не йшли по прямій, що значно збільшувало тривалість і складність подорожі. Тогочасні дороги, як правило, були ґрунтовими, що розкисали під час дощів, особливо весною та восени. Повені, що часто траплялися в губернії, зносили і руйнували дерев'яні мости. Тому кошти на підтримання важливих державних доріг (трактів) виділяли паритетно держава і місцеві адміністрації, персональна відповідальність за їх стан покладалася на генерал-губернаторів цивільних губернаторів і військових начальників. Відповідальність за стан інших доріг покладалася на повітові державні установи, місцевих предводителів дворянства та поміщиків, які повинні були самі дбати про кошти та організацію дорожніх робіт. Через це до прокладення нових і ремонту існуючих державних та місцевих доріг постійно залучався основний прошарок місцевого населення – селяни, серед яких була введена так звана дорожня і ремонтна повинності: селянин повинен був відпрацювати певну кількість днів у році разом із своєю тягловою силою під час ремонту вказаних доріг, або ж надати на вимогу властей чи поміщика свою тяглову силу. На інші прошарки населення, які мешкали в повіті (купців, міщан, козаків тощо), накладалися грошові стягнення, або ж вони у певних випадках зобов'язані були надавати чиновникам чи поміщикам свою тяглову силу.

У кінці XVIII – на початку XIX століття в Європі почали інтенсивно будувати шосе – дороги з твердим покриттям із кам'яного щебеню

товщиною 24 – 27 см. Вулиці в містах і селах вкривалися бруківкою. Разом з тим вся Європа знала, що тогочасна Росія славилася не лише пишними храмами і палацами вельмож, але й великою кількістю п'яниць, жебраків, злодіїв і, звісно, поганими дорогами. Відомий російський поет **Олександр Сергійович Пушкін**, який досить багато подорожував по Росії, мріяв про той час, коли “шоссе Россию здесь и тут, соединив, пересекут”.

Затверджені 1833 року в Російській імперії Основні правила облаштування і утримання доріг лягли в основу подальшого розвитку дорожнього будівництва та його техніки в дореформенний період. Через три роки при Міністерстві внутрішніх справ було створено Головне управління шляхів сполучень і публічних будівель та організовано округи шляхів сполучень, керівництво яких вело облік існуючих доріг, будувало нові шляхи та відповідало за ремонт існуючих. 1837 року в губерніях створено будівельні комісії, які підпорядковувалися шляховим округам. В 1849 році до цих комісій приєднано дорожні комісії, що відповідали за якість ґрунтових доріг, якими здійснювалися перевезення вантажів і поштової кореспонденції.

Шлях, що пролягав із Києва через Житомир – Новоград-Волинський у напрямку Луцьк – Брест-Литовськ, вважався державною дорогою другого класу; його довжина складала 554 версти. Він почав розширюватися і облаштовуватися ще в 20-х роках ХІХ століття, а будівництво загалом було закінчено в 1864 році. Проектуванням і спорудженням цього шосе в 50 – 60-х роках ХІХ століття керували відомі російські інженери **С.С. Бобрищев-Пушкін** (? – ?) та **П.П. Четверіков** (? – ?). При спорудженні широко використовувалися місцеві матеріали: пісок, щебінь, глина, дерево.

Як вказувалося у тогочасній Настанові з дорожнього будівництва Російської імперії, “Все большие тракты должны быть снабжены шоссе весьма исправными, легких профилей, без всяких излишних издержек, но прочных, елико можно с каменными и чугунными мостами; в тех же местах, где нет удобства к построению шоссе, не делать больших земляных насыпей, а в степях, где нет материалов, оставлять дороги в натуральном виде, аллеи по бокам не разводить, но там, где для безопасности от вьюг, нужны особые знаки для проезжающих, рассаживать в некоторых расстояниях друг от друга клумбы дерев или делать посеы кустарника...”

В'їзд (і виїзд) з Новограда-Волинського по головному шляху у ХVІІІ – на початку ХІХ століття із західного боку перекривався дорожною заставою та шлагбаумом; із східного боку в'їзд починався від поромної переправи, на місці якої нині одне із відгалужень вулиці Щорса, що колись спускалося прямо до річки. На заставі з проїжджаючих брали подорожній (згодом шосейний – В.В.) збір. Ще одна застава стояла також з боку Полонської вулиці, яка була продовженням дороги третього класу і вела через Полонне на Ізяслав та Старокостянтинів; дорога мала верстові стовпи,

заїжджі двори з перемінами коней і арештні будинки для тимчасового утримання команд арештантів.

З 1846 року в Російській імперії на місці застав почали будувати за типовими проектами станційні будинки. Так, за планом передбачалося зведення кінно-поштових станцій семи класів у залежності від місця їх розташування. Зокрема, в містах Новоград-Волинський, Житомир та в інших великих населених пунктах Волинської губернії вздовж Брест-Литовського тракту було побудовано типові поштові станції I та II класу. Цікаво, що в Новограді-Волинському розміщувалася кінно-поштова станція першого класу, а в Житомирі лише другого. Основна причина такого розміщення полягала в тому, що саме у Новограді-Волинському на станції малися спеціально обладнані кімнати для відпочинку осіб імператорського дому. Про їх прибуття і подальший маршрут спеціальні фельд'єгері повідомляли заздалегідь наглядача станції, а той повітове та міське начальство.

За заведеними правилами, у світлу частину дня, або ж вранці наступного дня після прибуття членів царської родини їм поспішали представитися повітовий предводитель дворянства, міський голова, місцевий поліцмейстер, голова суду, командир військової частини, соборний їерей, наглядач кінно-поштової станції, деякі інші місцеві чиновники. Вони ж були зобов'язані за етикетом супроводжувати царствуючих осіб по місту, якщо б ті захотіли тут залишитися на деякий час відпочити з дороги. Архівні матеріали розповідають, що мали місце факти нетривалого перебування в другій половині XIX століття у Новограді-Волинському високих осіб царствуючого дому, які відвідували міський православний собор і брали участь у хрещенні дітей одного із військових командирів дислокованої у місті артилерійської бригади.

У селах і містечках вздовж Брест-Литовського шосе будувалися станції III і IV класів. Відстань між станціями сягала близько 16 верст (трохи більше 17 кілометрів – В.В.). Так, кінно-поштові станції були побудовані від Житомира до Новограда-Волинського в селах Березівка, Рудня (нині Мартинівка – В.В.), Улашанівка та Броники, а від Новограда-Волинського до Корця лише в селі Дідовичи та в самому Корці. Кожна кінно-поштова станція повинна була мати письмові столи, лави або стільці, чорнильниці з чорнилом, папір і пера для написання листів, порошок для висушування написаного та гасові ліхтарі. При станції утримувалася казенним коштом квартира для наглядача і завозилися дрова для її опалення, а також для опалення всієї станції.

Новоград-Волинська станція містилася на західній околиці міста і являла собою огорожений єдиний комплекс будівель, куди входили побудовані з цегли центральне приміщення для службовців і транзитних пасажирів, що мав 12 кімнат, кухню і коридор, приміщення для утримувача станції. У дворі розміщувалися два флігелі; у першому був готель для візників і особисті

кімнати наглядча, у другому був готель для транзитних пасажирів, склад для вантажів і поштової кореспонденції, льодовня, у якій здебільшого зберігалися продукти харчування, що швидко псувалися, приміщення для інших продуктів. У дворі розміщувалися дерев'яні стайня, комора для вівса, сарай з фуражем (сіном) для коней, навіс для карет, возів та саней. На території станції була ще мурована криниця та стояли ящики з піском, поруч висіли багри, ломи, лопати і металеві гаки на випадок пожежі. В глибині двору стояв також дерев'яний туалет. Перед станцією за дерев'яною загорожею росли підстрижені кущі, під вікнами були розбиті клумби із квітами.

Новоград-Волинська кінно-поштова станція першого розряду є однією із небагатьох станцій в Україні, що майже повністю зберегли архітектуру і всі будівлі середини ХІХ століття. Контрольно-пропускного цегляного пункту, як це видно на старому фотознімку кінця ХІХ століття, тоді не було. (Він був споруджений пізніше, ймовірно у другій половині 30-х років ХХ століття, коли територія і будівлі станції були віддані під штаб новоутвореного військового з'єднання Червоної Армії – В.В.). На жаль, новий власник приватизованої головної будівлі здійснив її внутрішню перебудову, внаслідок чого зникла частина кімнат у західному крилі; ці кімнати призначалися для прийому членів царської родини.

Недалеко від станції стояв будинок, у якому розміщувався бордель, що утримувався з дозволу властей місцевим євреєм. За відповідну плату послугами “бордельних мадам” різних національностей могли скористатися не лише бажаючі транзитні пасажирі, але й місцеві офіцери та чиновники; – як свідчила реклама про послуги, анонімність відвідування цього закладу гарантувалася.

Втім, міські власті переймалися не лише організацією біля станції подібного “сервісу”, за що власник борделю сплачував податок до казни, але й іншими, більш потрібними для громадян справами. З огляду на те, що транзитні пасажирі (це були здебільшого заможні люди – В.В.) нерідко дорогою хворіли, а кваліфікованого лікаря, особливо вночі, знайти було важко, поблизу станції 31 січня 1900 року відкрито міську стаціонарну амбулаторію; її попечительську раду очолила А.І. Селиванова, дружина нового Новоград-Волинського міського голови. З цієї амбулаторії виник із часом комплекс будівель сучасного медичного містечка, послугами якого користуються десятки тисяч мешканців міста і району.

Будівництво нового Брест-Литовського шосейного тракту мало не лише військово-політичне значення для Київського генерал-губернаторства, але й виняткове значення для економічного розвитку міста Новоград-Волинський та однойменного повіту. Дорога стала більш прямою, а її якість кращою. Паралельно із будівництвом шосейної дороги продовж 1856 – 1865 рр.

велося будівництво вздовж шосе телеграфної лінії Київ – Броди, що проходила через міста Житомир, Новоград-Волинський, Острог, Дубно.

Було вирішено також питання із спорудженням стаціонарного мосту на шосе через річку Случ. Ще 1850 року у канцелярію Київського генерал-губернатора був представлений проект із кошторисом будівництва біля Новограда-Волинського дерев'яного кружального мосту на мурованих биках і кам'яних річних балках за системою англійського інженера Вейстлера. Довжина мосту планувалася у 39 сажнів, а ширина у 6 сажнів. Проте вартість будівництва, на думку тодішніх посадовців, була надто високою. Прошло десять років. Новий проект мосту був отриманий канцелярією Київського генерал-губернатора 28 вересня 1861 року, а розглянутий 5 січня 1862 року (ст. стиль – В.В.). Міст планувався також дерев'яним, складної конструкції, на кам'яних берегових биках і річних балках шириною 40, висотою над рівнем ріки 60 і довжиною 357 погонних футів. (Фут – стара російська міра довжини, дорівнювала 1/7 сажня, або ж 12 дюймам, або ж 30, 48 см. – В.В.) Для облицювання биків мав використовуватися місцевий червоний граніт, що надавало б мосту приємного забарвлення.

Зробивши нескладні підрахунки, можна побачити, що за другим проектом міст був майже на 25 метрів довший від того, що був представлений у першому проекті, хоча ширина обох мостів була майже однаковою. Проте другий проект більше уваги приділяв забезпеченню міцності берегів з огляду на поступове збільшення вантажопотоку. Після спорудження мосту поромна переправа вздовж тракту перестала існувати, а залишилася лише в районі сучасного пивзаводу. (Згодом уже в 30-х роках ХХ століття з будівництвом захисної смуги військовими саперами був зведений через річку Случ міст на литих опорах, що з'єднував шлях від Ржатківки із залізничною станцією і проходив мимо військових складів. Нині від мосту залишилися лише бики, а прямої дороги також давно не має, як немає і військових складів; вся територія віддана під житлову забудову – В.В.).

Після реформи 1861 року було створено Міністерство шляхів сполучень, яке провело ревізію діючих доріг і дорожніх округів. Дорогами на території Звягельщини опікувався у другій половині ХІХ – на початку ХХ століття Київський шосейний округ. Він поділив усі важливі дороги на дистанції та дільниці. Для нагляду за їх станом і безпосереднього дрібного ремонту призначалися дорожні техніки, майстри та лінійні дорожні сторожі, які обслуговували певні дільниці Брест-Литовського шосе, що стало основним шляхом на відтинках Київ – Радзивилів – Львів та Київ – Брест-Литовськ. Грунтові земські дороги Звягельщини також поділялися на дільниці, за кожною з яких закріплялися села з відповідною кількістю робочих рук і реманенту для ремонту, а також із врахуванням наявності лісового, піщаного і кам'яного матеріалів. Певного встановленого порядку щодо

відбуття дорожньої повинності селянами після відміни кріпосного права не існувало.

Після 1863 року із будівництвом кінно-поштової станції застава біля міста Новограда-Волинського була ліквідована. А шосейний збір з подорожніх, оскільки він перестав мати велике значення для ремонту доріг, в кінці XIX століття було ліквідовано.

У 1892 році за ініціативою предводителя дворянства Волинської губернії **Сергія Аполлоновича Уварова** (1847 – 1900) розпочато будівництво шосейного шляху (на дорозі третього класу – В.В.) від Ємільчиного до Новограда-Волинського, що було закінчено лише після смерті Уварова.

У другій половині XIX століття вздовж старих та нових трактів почали прокладати залізничні колії. Одна із таких колій була побудована в 70-х роках зазначеного століття, сполучивши Київ із Здолбуновим із подальшим продовженням на Дубно – Броди – Львів. Частково залізниця, оминаючи з півдня губернський центр Житомир, проходила південною територією Новоград-Волинського повіту вздовж старого тракту, яким подорожував великий Кобзар; зокрема, невелике місто Полонне, що водночас було волосним центром, отримало завдяки цьому свою залізничну станцію.

2. Річка Случ як транспортна артерія, засіб існування і місце відпочинку.

Вантажі, переважно ліс та продукцію рослинництва, тривалий час переправляли також по річці Случ, доки на початку XX століття вона не замулилася. Про це сповіщав словник Брокгауза і Єфрона: “Из всех рек уезда судоходна и сплавна река Случь, по ней исключительно идет лес и хлеб.” Архівні матеріали уточнюють, що “...Река Случь, начиная с с. Гульск, есть сплавной. Сплав по ней проводится во время весеннего разлива воды; по ней сплавляются лесные материалы из Новоград-Волынского уезда на сумму от 29 до 34 тысяч рублей серебром.” А відомий красзнавець Микола Іванович Теодорович, який працював у 80-х роках XIX століття викладачем Волинської духовної семінарії і зробив блискучий опис губернії, писав: “Река Случь от истока до впадения в реку Горынь равняется 464 верстам. (Річці Случ бракувало якихось п’ять кілометрів, щоб увійти до числа великих рік – В.В.). Судоходство по Случи сплавное: в верхней ее части сплавляется хлеб, а в нижней от впадения речки Хомора по течению и против течения, лес. Через речку Случь есть шосейный мост у г. Новоградволынска...”

Окрім функцій транспортної артерії річка Случ виконувала й енергетичні завдання; вона служила базою для утворення на її берегах та берегах її приток чималої кількості водяних млинів. Зокрема, в книзі доцента Санкт-

Петербурзького Імператорського університету Ю. Янсона “Хлебная торговля на Волыни”, виданій 1870 року за результатами експедиції, організованої імператорським Вільним економічним і Російським географічними товариствами, зазначається: “Верхняя часть течения Случи почти сплошь занята мельницами, плотины которых преграждают течение, оставляя для пропуска сгоняемых сверху лесов довольно узкие ворота, помещающиеся в середине фарватера. Пройдя границу Полесья, мельницы на реках исчезают; меняется характер леса – сосна заменяет дуб в характеристике лесных насаждений.

Лес, идущий сверху отдельными брусьями в период весеннего половодья в марте и апреле, или сколоченный в гонзки (невеликі плоти, зв'язані в довжину між собою – В.В.), пройдя часть реки, занятую мельницами, вяжется в плоты из сосны, а дубовый лес, пройдя эту часть, кладется на сосновые плоты. На сосновые плоты (без дуба), состоящие из брусьев, кладется и хлеб. Иногда дубовый брус, так называемый ванчос, помещается между двумя сосновыми брусьями; такие плоты могут брать и грузы хлеба. Вязанные плоты называют в народе биндюги. Раньше переправляли сосну 30 – 40 футов длины и 12 – 15 дюймов толщины; в связи с уменьшением по берегам плотности леса идут брусья 15 – 25 футов длины и 9 – 11 дюймов в разрезе. Дерево грузится через год, как срублено и куплено...

Сплав леса по Случи начинается в 10 верстах ниже Новоград-Волинска в устье р. Вершницы (с. Чижовка). Далее вниз по речке вязка плотов идет в селениях Устье, Быстричи, Березно, Цвильке, Лучице и других местах.

К пунктам ниже Вершницы по Случу свозится хлеб Заславского, Новоград-Волинского и части Ровенского и Острожского уездов.... Подвоз производится на санях только зимой, при этом принимается во внимание состояние дороги и цены подвоза. Далее 100 верст от места нагрузки закупок почти не бывает. Нагрузка происходит в рогожных мешках в 1,5 корца стоимостью от 40 до 45 копеек. Подвозимый зимой хлеб складывается в ожидании вскрытия реки в стоящие на берегу магазины или амбары.

Мешки с хлебом располагаются клетками с проходами между ними и накрываются от дождя брезентом. Хлеб, идущий на плоту, не страхуется, так почти никогда нет риска его потопления.”

Плоти поділялися на три види. Найбільший із них називався кон, що складався із 13-дюймових соснових брусів і дорівнював 360 волинським сажням; він піднімав 1800 пудів хліба. Пліт середніх розмірів називався пас, він піднімав 1500 пудів, а гонзка піднімала 1000 пудів.

У Новограді-Волинському і згаданих раніше селах мешкали цілі родини плотарів, які спеціалізувалися на перевезеннях вантажів на плотах водним шляхом. На плоту вони майстрували собі невеликий курінь із дощок і віття, щоб прикритися під час відпочинку від дощу чи сонця. Адже від Новограда-

Волинського вантаж ішов Случем до впадіння в річку Горинь, а потім річками Горинь і Прип'ять аж до міста Ковно, де він перевантажувався на кораблі, три місяці при хорошій погоді і шість місяців при несприятливій. Кораблі доставляли волинський ліс та хліб у німецькі порти Данціг, Кьонігсберг (Піллау), Штеттін, Росток, Кіль, Любек, або везли далі в Данію та Голландію.

Лише на одну гонзку потрібно було четверо плотарів. Кожному платили в середньому за ходку від 19 до 21 карбованця та виділяли 16 карбованців на харчі, з розрахунку 1 крб. на тиждень. У голодні роки чимало плотарів брали із собою дітей-підлітків, аби їх прогодувати; адже до куплених дорогою харчів можна було завжди наловити риби і зварити смачну юшку.

Якщо 1865 року по Случу було сплавлено 108 тисяч пудів хліба, переважно пшениці, в 1867 році об'єм перевезеного річкою хліба становив уже 500 тисяч пудів. Змінювалися і ціни. Так, в 1861 році пуд купленої взимку для сплаву пшениці коштував 60 копійок за пуд, а в 1868 році ціна пуда становила один карбованець 18 копійок.

Закупки і торгівлю лісом та хлібом проводив торговий дім **Янкеля Горнштейна** (? – ?), який вважався найбагатшим на Волині. Його резиденція була в Корці, а довірені особи працювали по всій губернії, наглядали за транспортуванням лісу і хліба, вели розрахунки з продавцями, візниками та робітниками. Розрахунки із закордонними портами вказаний торговий дім проводив також самостійно, без посередників.

Річка Случ та її притоки були не лише годувальницею для багатьох родин, але й місцем відпочинку влітку і взимку, особливо для дітей. Взимку діти усіх соціальних прошарків на Звягельщині спускалися у захваті на санках з крутого берега на лід річки, а влітку купалися і плавали, або ж ловили рибу і “печкурували” раків. На жаль, внаслідок необережної поведінки кожного року десятки людей, перш за все діти, гинули в річці та інших водоймах, про що красномовно розповідають метричні книги місцевих храмів.

Случ ставала влітку улюбленим місцем відпочинку також для заможного панства, офіцерства, чиновництва, студентів і міщан. Особливого поширення набув у другій половині XIX – на початку XX століття такий вид відпочинку, як катання на човні. Так, у 1913 році Новоград-Волинською чоловічою гімназією було орендовано за помірну плату в травні – червні близько десяти човнів, на яких гімназисти здійснили невеликі походи річкою Случ.

До речі, за переїзд через річку Случ в межах міста човном або поромом також брали гроші. Зокрема, доходи міського бюджету в 1838 році від перевезення подорожніх через річку були заплановані у сумі 3044 карбованці 50 копійок. Але в подальшому сума надходжень до міської казни від перевезення через річку зменшилася. Так, якщо в 1840 році за планом

вона мала складати 2600 карбованців сріблом і 742 карбованці 86 копійок асигнаціями, то уже на 1842 рік сума доходів зменшилася за планом до 742 карбованців 86 копійок сріблом. Ця сума стала взагалі мізерною після побудови в першій половині 1860-х рр. дерев'яного мосту через річку Случ, а тому суттєво не впливала на зростання доходів міської казни.

3. Гужовий транспорт на Звягельщині в кінці XVIII – на початку XIX століття.

Важливі діючі транспортні шляхи-тракти і місцеві дороги аж до початку XX століття використовувалися винятково гужовим транспортом. Багаті земельні магнати, генералітет і великі чиновники подорожували власними екіпажами. Така подорож називалася “їхати на довгих”. В карету чи літню коляску впрягалось 4 – 6 коней, які через певний проміжок шляху вимагали відпочинку і корму. Тому подорожнім потрібно було чекати, доки коні відпочинуть і наїдяться. Дрібніші чиновники в генерал-губернаторстві, кур'єри та представники місцевої влади подорожували або в найманих критих чи поштових екіпажах із періодичною заміною коней на станціях, що називалося “їхати на перекладних”, або ж на возах, запряжених кінсьми, що їх змушені були надавати міщани, козаки чи селяни, які справляли подорожню повинність. Згодом із розвитком поштового зв'язку з'явилися поштові екіпажі, у яких подорожували пасажери, що наймали екіпаж за пристойну ціну. Високопоставленим урядовцям та спеціальним кур'єрам із столиці екіпажі надавалися поза чергою. Для цього вони пред'являли спеціальний “подорожній” документ-вимогу, підписаний, наприклад, керівником царської канцелярії, міністром або ж Київським генерал-губернатором. Лише з 1874 року в європейській частині Російської імперії такі документи-вимоги були анульовані. Поза чергою забезпечувалися під час подорожі кращими кінними екіпажами члени монаршого дому.

Гужовий транспорт на той час був основним видом пасажирського, вантажного і поштового транспорту. Візники поділялися на тих, хто займався перевезенням пасажирів та пошти, і тих, хто перевозив вантажі. Візників-вантажників називали ще ломовиками. Для перевезення пасажирів та вантажів існували (відповідно до комфорту і відстані) свої ціни, що з плином часу та в залежності від ситуації на місцях змінювалися. Влада ці ціни фактично не контролювала, зате не забувала обкладати візників та їх коней митом.

У другій половині XVIII – першій половині XIX століття на дорогах Новоград-Волинського повіту можна було бачити карети – підвішені на ремінних пасах закриті, частково обтягнуті шкірою, дерев'яні екіпажі, що використовувалися при дворах багатих земельних магнатів. Карети коштували недешево, оскільки замовлялися ними і робилися в Англії,

Франції та Німеччині; лише на початку XIX століття з'явилася екіпажна фабрика в Петербурзі, а в 1820 – 1850 роках карети, а згодом й інші екіпажі, почали виготовляти в Києві, зокрема, в районі сучасної вулиці імені Боженка. Причому для тривалих подорожей виготовляли карети-купе на ресорах. Також для подорожей у нічний час існували спальні дорожні карети з невеликим салоном для сидіння – так звані дормези. Кожна карета обов'язково носила на дверцятах фамільний герб її власника; дверцята та інші дерев'яні частини вкривалися позолотою та інкрустацією, у вікна нерідко вставлялося дороге скло. На горішніх кутах за бажанням власника могли укріплюватися ліхтарі, що також мали різну форму. Спереду вгорі карета мала місце для візника, куди сідав також його помічник, ззаду карети розташовувалася підніжка, куди ставали слуги-охоронці. Кількість коней, запряжених у карету, залежала від забаганок і багатства її власника.

З часом змінилася не лише форма, а й соціальна спрямованість карети; на дорогах Волинської губернії і Новоград-Волинського повіту зокрема з'явилися наймані карети, якими почали користуватися люди середніх статків, чиновники, що їхали у службових справах, військові начальники. Інші категорії населення (купці, козаки, міщани, селяни) пересувалися, як і раніше, на звичайних возах, запряжених кіньми чи волами, з оберемком сіна чи соломи для сидіння, або ж їхали верхи на конях.

Вози для перевезення вантажів мали, як правило, чотири колеса і були двоосні, із зйомними дерев'яними дощатими стінками, що мали різну висоту; на таких возах перевозили сипучі матеріали, дрова, овочі і фрукти тощо. Для перевезення збіжжя в снопах, соломи або сіна використовували зйомні стінки, зроблені у вигляді драбини різної ширини і висоти.

У цей період широкого розповсюдження для перевезення пасажирів набули тарантаси – двоосні чотирьохколісні закриті взимку чи в негоду або відкриті влітку повози на довгих дрожинах з повздожними пружинними брусами; фаетони – чотирьохколісні двокінні чи трьохкінні коляски на лежачих ресорах з відкритим верхом, що міг при негоді підніматися; брички – двоосні чотирьохколісні легкі відкриті екіпажі на ресорах, запряжені двома кіньми; дрожки – відкриті легкі одноосні двоколісні екіпажі, запряжені одним або двома кіньми, а для поїздки у теплу пору кабриолети – легкі відкриті двоколісні коляски, в які впрягали одного коня. Колеса спершу були дерев'яні, обтягнуті залізними ободами, а в більш пізній час з'явилися повози на колесах, що мали резинові шини.

Взимку використовували для подорожі пасажирів криті екіпажі, поставлені замість коліс на санні полози; для перевезення вантажів використовували сани або пару саней, на які зверху прилаштовували верхню частину воза. Нерідко взимку впрягали замість одного коня чи пари коней три або й чотири, якщо господар був багатий і хотів швидше доїхати.

У другій половині XVIII століття з розвитком поштових перевезень на території Правобережної України дозволялося окрім офіційної кореспонденції, приватних листів, загорнутих у картузний (спеціальний поштовий – В.В.) папір, шкіряних мішків і діжечок із грошима, багажних ящиків, валіз, скринь і коробок в дорожні карети ординарної пошти приймати до семи пасажирів, які мали право безкоштовного перевезення із собою до одного пуда ручного багажу. Заборонялося під час дороги курити у кареті тютюн, брати із собою “дурно пахнущие и скоропортящиеся продукты и провозить собак больших и злобных”.

Станових привілеїв для тогочасного поштового відомства не існувало, адже плата і труднощі дороги для всіх пасажирів були однаковими. У зводі поштових правли кінця XVIII століття зазначалося: “Садятся же пассажиры на скамьях по порядку так, как кто записан, а о рангах и степенях никакого спору перед почтовым двором и в дороге не чинить. Уповается ж при том, что благопристойственность их разводит будет, и тому, к которому некоторое почтение имеется... из учтивости лучшее место и отдано будет.”

З 1827 року на території Правобережної України і Волинської губернії зокрема були облаштовані пошти-диліжанси для перевезення пасажирів від Санкт-Петербурга через Могилів, Київ і Житомир до Радивилова по південній території Новоград-Волинського повіту. 1831 року згідно Положення засновувалися вільні пошти, яким було дозволено будувати вздовж усіх трактів поштові станції за єдиним зразком, возити людей всякого стану, пошту та естафети (наприклад, нагальна кінна пошта – В.В.), встановлюючи плату за кожен версту в залежності від кількості запряжених коней і зручності поштової карети. Проте для подорожі поштовими дорогами вимагалася “Подорожня” (спеціальне посвідчення, підписане губернатором – В.В.). На поштовій станції “Подорожня” записувалася в шнурову книгу і її пред’явникові визначалася згідно його посади чи звання кількість коней для карети.

У 30 – 40-х роках XIX століття у Новоград-Волинському повіті як і по всій Волинській губернії на поштових дорогах можна було часто побачити пасажирські диліжанси; вони передбачалися в основному для перевезення пасажирів та поштової кореспонденції головними трактами, зокрема від Житомира до Радивиліва і Кременця (південною територією повіту), та від Житомира до Дубно через Новоград-Волинський – Рівне, або ж далі на Луцьк – Ковель, чи Луцьк – Брест. У великих містах з дозволу губернаторів засновувалися диліжансні заклади, якими опікувалися підприємливі люди. Вони ж письмово зобов’язувалися перед властями проводити регулярні перевезення пасажирів і пошти затвердженими маршрутами із зупинками у вказаних населених пунктах.

Подорож диліжансом була далеко не з приємних. Тодішній офіцер на російській службі і поет Микола Арбузов (? – ?), який багато їздив із

дорученнями територією Південно-Західного краю, писав у 1852 році про свою подорож вказаним транспортом так:

Так-то, друг мой дилижанс,
Вместе с музой молодой
Отпускал я эти стансы
По дороге столбовой.
Но зато, когда карета
Вдруг сменилась для поэта
На урода-тарантас, –
С той минуты стал я пас...
В этом бешенном рыдване
Так измучило его,
Что в душевном чемодане
Не осталось ничего.
А уж даме и подавно
Ехать было с ним невмочь;
Из рыдвана преисправно
Муза выскочила прочь.

Окремі екіпажі для перевезення пасажирів мали на кінці XVIII – у першій половині XIX століття яскраво виражений становий і навіть національний характер. Так, багата польська шляхта їздила на гарно вбраних екіпажах, запряжених четвіркою коней, які стояли попарно; надто багаті могли собі дозволити виїзди в гості шісткою чи вісімкою коней. Вишукана кінська зброя виготовлялася у Варшаві. Під час подорожі візники хвацько виляскували в повітрі довгими батогами, що їх звали бичами. Відповідно господарі таких екіпажів серед православного населення глузливо називалися “бичова шляхта”. Цей вислів виник у Києві і швидко поширився по всьому Правобережжю.

Плата за проїзд людей поштовою каретою або дилижансом була не кожному по кишені. Так, навіть у 1880-х роках подорож до першої станції в с. Борщагівка вздовж Брест-Литовського тракту при зміні коней коштувала 84 копійки; до того ж приватні особи доплачували 12 копійок за надану на станції повозу. Тому малозабезпечені громадяни змушені були вдаватися до послуг єврейських візників, прозваних балагулами, у яких були дешевші розцінки за транспортні послуги. Візники-євреї керували балагулою – довгим глибоким дерев'яним дорожнім чотирьохколісним візком з обручами вгорі, обтягнутими сірою тканиною; у цей візок впрягали дві конячини. Відповідно і швидкість таких екіпажів була невисокою, близько 5 верст на годину. (Балагулами називали на Правобережжі також частину “золотої” польської молоді епохи романтизму середини XIX століття, що намагалася копіювати вільне життя відомих мандрівників, авантюристів та шукачів пригод. Досить популярними були серед балагул відомі історичні постаті з

числа козацької верхівки. Через це балагули часто одягалися в українські свитки, шкіряні штани або шаровари, носили черкеські пояси, курили люльки і розмовляли на людях між собою “малорусским наречием” – українською мовою. Оскільки балагули належали до небідних родин, то кожен із них мав криту повозу і четвірку коней, якими здійснювалися виїзди на ярмарки. Там балагули часто влаштовували пиятики, бійки, провокували з місцевою владою сутички і скандали. – В.В.)

4. Розвиток поштового зв'язку на Звягельщині в кінці XVIII – на початку XX століття.

За царювання імператриці Катерини II організація поштових перевезень на Правобережній Україні набула подальшого розвитку. Їх здійснювали спеціальні криті хури (їх звали ще фури, від німецького – die Fuhre, що означало екіпаж, повоза, віз – В.В.) у супроводі листонош, які носили червоні суконні кунтуші з білою портупеею, червону шапку, мідну бляху з гербом на грудях, а через плече поштовий ріжок для подачі сигналів. До кінної дуги чіплявся дзвоник. Влітку хуру на колесах тягнуло шестеро коней при середній швидкості 12 верст за годину; взимку хуру, поставлену на сани, тягнуло четверо коней із швидкістю 13 – 14 верст на годину, восени і весною швидкість складала не більше 10 – 11 верст на годину.

6 вересня 1795 року (ст. стиль – В.В.) Катерина II видала указ “Об устройении почт и содержании оных в губерниях Минской, Волынской, Подольской и Брацлавской”; цей указ був адресований генерал-губернатору Т.І.Тутолміну. В указі були розписані поштові маршрути і місця будівництва поштових станцій, а також зазначалися відстані між ними.

Законодавчими документами від місцевої влади вимагалось “...у кожному місці, де належно було утримувати поштових коней, мати особливий для того поштовий будинок, споруджений за окремо на те поданим планом, і в губернських містах називати їх поштамтами, в повітових – поштовими дворами, а в інших місцях, встановлених на шляхах, – станціями.” Російський імператор Павло I своїм указом в 1799 році затвердив штати поштових установ в залежності від місця їх перебування, об'єму роботи і доходів. Губернські і повітові поштові контори поділялися на сім класів. Установи з малим об'ємом роботи і малою виручкою називалися поштові відділення. В 1807 році були розроблені правила поштового діловодства та видана перша інструкція для начальників губернських пошт.

З появою в царській Росії у 1802 році міністерств поштова служба знаходилася у підпорядкуванні Міністерства внутрішніх справ. В 1830 році було засновано Головне управління пошт, яке мало такі ж права, як і

міністерство. Губернські поштамти були скасовані, всі поштові установи були розділені на 11 поштових округів.

Прятому поштовому округу з центром у місті Житомир, де була поштова контора I класу, підпорядковувалися поштові установи Волинської та Подільської губерній. У Новограді-Волинському діяла контора III класу, в штаті якої були поштмейстер, його помічник та три листоноші. Ці люди вважалися на державній службі і мали право носити зброю для супроводу і охорони пошти та спеціальних вантажів. За роботою і побутом поштарів здійснювався суворий контроль. Так, їм заборонялося без відома начальства відлучатися у вільний час в інші населенні пункти, брати додатково вихідні дні, а під час хвороби вимагалось від безпосереднього керівництва “...проверитъ и донести рапортом, какие именно почтальоны больны, принять меры к выяснению, есть ли уклонения от службы по лености или нетрезвости.”

Указом від 22 жовтня 1830 року (ст. стиль – В.В.) в імперії було введено нові тарифи за пересилання письмової кореспонденції та вантажів; у 1843 році введено єдиний поштовий тариф за пересилання листів незалежно від відстані. У 1845 році запроваджено перші знаки поштової оплати – штемпельні конверти для міської пошти, а в 1848 році Державна Рада Російської імперії затвердила порядок введення штемпельних конвертів як нової форми оплати поштової кореспонденції по всій країні. У Новограді-Волинському і в повітових містечках, у яких були поштові відділення, запроваджувалися за новою практикою для збирання кореспонденції поштові скриньки, на яких вказувалися їх порядковий номер та час вилучення працівниками пошти листів. Ці скриньки розміщували спочатку всередині великих магазинів, а потім на майданах та вулицях – на видному місці, біля громадських будинків тощо.

З плином часу реформувалася і поштова служба. У 1853 році скасовуються поштові округи, а в 1857 році виходить Поштовий статут, куди увійшли всі правила і постанови щодо діяльності поштової служби на території імперії.

З початку 1858 року в Росії запроваджено оплату простої кореспонденції поштовими марками. (Першу поштову марку винайшов ще в 1840 році англійський вчитель Роберт Хілл, який згодом став генеральним поштмейстером Великобританії – В.В.). Марки куплялися населенням на поштовій станції, погашення їх здійснював після вилучення кореспонденції із скриньок поштовий чиновник шляхом простого переукреслювання чорнилом. Але до кінця 1858 року поштова контора в місті Новоград-Волинський і кожне поштове відділення в повіті були забезпечені овальними штемпелями з відповідним порядковим номером у центрі, про це повідомляли губернатора місцеві власті. З 1863 року погашення кореспонденції здійснювалося круглими календарними штемпелями, де на полях вказувалася назва населеного пункту, у якому знаходилося поштове

відділення, а в центрі штемпеля трьома рядками – дата, місяць і рік. Такі штемпелі використовувалися для маркування кореспонденції при відправленні і надходженні. З 1872 року в Російській імперії було введено марковані письмові листівки, що значно похвалило листування. На картках були надруковані поштові марки відповідного кольору з позначенням вартості: три копійки коштувала картка для повідомлення в межах міста, при цьому марки мали чорний або червоно-коричневий колір; п'ять копійок коштувала картка для відправлення повідомлення за межі міста, марка на такій картці була зеленого кольору. З винайденням фотографії на поштові картки наносилися фотовідбитки, на яких здебільшого зображалися краєвиди міста. Поштові картки супроводжувалися також надписами-кліше або надписами рекламного характеру.

У 1865 році в імперії введена земська пошта для обслуговування сільського населення. Поштові кореспонденції з Житомира до Новограда-Волинського відправлялися впродовж XIX століття чотири рази на тиждень: у неділю, понеділок, середу і п'ятницю. З Новограда-Волинського до Житомира пошта надходила також три – чотири рази на тиждень. Однак термінові урядові, губернаторські, військові, поліцейські або жандармські депеші могли бути відправлені і поза поштовою службою спеціальними кур'єрами.

Поштові станції розподілялися на казенні (державні – В.В.), вільні та ті, що діяли за особливими умовами. Зокрема, так звані “вільні пошти”, що їх на комерційних засадах могли організувати приватні особи, були введені в Росії Поштовим департаментом 1830 року. Такі особи організували за спеціальними правилами на власні гроші не лише поштові станції, а й утримували їх штати, коней та інвентар, перевозили листи, вантажі і пасажирів. Відповідно і плата за поштові послуги була (як на пересічного громадянина) надто високою, але така політика підтримувалася всіляко державою.

Так, з метою похвалити участь приватних осіб, які несли витрати, у діяльності поштової служби, заборонялося перевозити пасажирів на змінних конях там, де існувала вільна пошта. За одну версту шляху тут брали по 3 – 4 копійки та по 10 копійок за кожного найнятого змінного коня між станціями. З введенням на початку XX століття у Волинській губернії земства, його повітовим управам дозволялося передавати поштові станції за відповідну орендну плату після торгів підприємливим особам, які виявили бажання працювати в галузі поштово-транспортного зв'язку на території повіту. Передача кінно-поштової станції в оренду відбувалася на основі договору між земською управою і приватним підприємцем, причому управа залишала за собою контроль за якістю роботи станції. Зокрема, Новоград-Волинською кінно-поштовою станцією опікувався з 1905 по 1908 рік **Гецль Гіммельфарб** (? – ?), якому утримання одного коня обходилося в 187 карбованців 50 копійок щороку. На станції налічувалося до 20 коней.

У 1884 році при Міністерстві внутрішніх справ засновується Головне управління пошт і телеграфів, а з 28 травня 1885 року (ст. стиль – В.В.) по всій імперії почали утворюватися поштово-телеграфні округи першого та другого розрядів (в залежності від об'єму виконуваної поштовою службою роботи.) Особи, які допускалися для роботи в поштовому відомстві, обов'язково погоджувалися в жандармському управлінні.

Для перевезення пасажирів у другій половині ХІХ століття територією Звягельщини використовували поштові карети-дилижанси. Дилижансні контори знаходилися в Житомирі, і найбільшими опікувалися **Перець-Хаїм Фельденкرایз** (? – ?) та **А.Й. Лашкевич** (? – ?). Дилижанс поділявся відповідно до комфорту на чотири класи. Деякі дилижанси могли вмещати до 40 пасажирів. Проїзд коштував дорого. Так, за проїзд від Житомира до Новограда-Волинського правили від 5 до 6 карбованців, що дорівнювало на той час вартості однієї молодої телиці. Бідні пасажирі могли їхати на даху дилижанса і потерпали від дощу чи снігу в негоду. Якщо екіпаж застрявав дорогою, то всі пасажирі виходили і дружно змушені були допомагати коням витягнути його на сухе місце. Швидкість екіпажу часто не перевищувала 8 – 10 верст на годину. Газета “Волинь” із співчуттям і соромом писала в другій половині ХІХ століття “Казалось бы труднее придумать что-нибудь безобразнее дилижансов, совершающих рейсы между Житомиром и Новоградволинском..... Не будь на этих экипажах надписей, что это омнибусы, их можно было бы принять за громадные дырявые опрокинутые корыта, поставленные на невероятно скрипучих осях. И в эти-то убогие корыта ежедневно набиваются по два-три десятка пассажиров, влекомых обыкновенно четырьмя, часто слепыми, часто хромыми клячами...”

5. Транспорт, транспортні перевезення, пошта і зв'язок на початку ХХ століття

Піонерами у виробництві автомобілів тривалий час були Німеччина, Англія, Франція та Сполучені Штати Америки, які продавали свої транспортні засоби іншим країнам. З появою на початку ХХ століття в Росії автомобілів, а згодом автобусів, 3 квітня 1912 року (ст. стиль – В.В.) відкрилося регулярне автобусне сполучення між Житомиром і Новоградом-Волинським.¹³ Його здійснювали дилижансні контори **Рабіна** (? – ?) та **Уніка** (? – ?), що мали у спільній власності декілька автобусів та автомобілів. Від контори Рабіна, що розташовувалася на Чуднівській вулиці в Житомирі, автобус до Новограда-Волинського відходив щоденно о 8 годині вечора, а наступного дня о 8 годині ранку до Житомира від контори Уніка, що знаходилася біля перетину сучасних вулиць Юрія Ковальського та Карла Маркса (нині Соборності). Влітку 1914 року автобуси почали відправлятися

від кінно-поштової станції. Ціна одного пасажирського квитка визначалася в 1 карбованець 50 копійок, подорож тривала близько 6 годин. Багаж перевозився за додаткову плату на даху критого автобуса, хоча спершу курсували відкриті автобуси, непристосовані до поганої погоди. Багатим клієнтам, що звикли цінувати час, пропонувалася також подорож легковими автомобілями. Коштувала така послуга в залежності від місця 3 – 4 карбованці, ручний багаж перевозився безкоштовно. Власники автобусів та автомобілів щорічно викупували у міської управи спеціальні ярлики на право перевезення пасажирів; ці ярлики наклеювали в транспортному засобі на видному місці. Відсутність ярлика каралася штрафом у розмірі 50-відсоткової вартості цього ярлика.

Весною 1911 року, не дивлячись на досить високі підйоми та круті спуски вздовж Брест-Литовського тракту, були організовані автобусні рейси від Новограда-Волинського до Рівного. Для цього використовувалися більш потужні та сучасні автобуси. Ціна проїзду від Новограда-Волинського до Рівного була не набагато вищою, аніж до Житомира.

В тому ж 1911 році були розроблені і видані в м. Житомирі перші в губернії правила дорожнього руху, в яких передбачалося обмеження швидкості руху автобусів і автомобілів вулицями міста 10 верстами на годину. А в 1915 році аналогічні правила були розроблені Новоград-Волинською міською думою і опубліковані з дозволу Волинського губернатора.

Колишній учень-відмінник Новоград-Волинської міської гімназії **Михайло Васильович Бурковський** (1899 – 1993), двоюрідний брат Героя Радянського Союзу **Анатолія Трохимовича Бурковського**, який мешкав у провулку Троїцькому, № 8, (будинок до сьогодні частково зберігся і знаходиться за адресою вул. Фурманова, 11 – В.В.), згадував, як один із місцевих багатіїв на початку ХХ століття купив собі дорогу забаганку – іноземний автомобіль. Багатія возив вулицями міста водій-іноземець; здіймаючи при русі позаду автомобіля хмару куряви, він безупинно тиснув на сигнал, лякаючи при цьому не лише місцевих обивателів, але й собак, що починали голосно гавкати. Незважаючи на порівняно невелику швидкість, автомобіль одного разу наїхав на пішохода, добряче його перелякавши. Водій виліз із машини і накинувся з кулаками на потерпілого. Тому на допомогу прибігли озброєні кілками сусіди, яким уже увірвався терпець. Як наслідок, постраждали і водій автомобіля, і його пасажир, і тогочасне диво технічного прогресу.

У 1914 році кращі рейсові автобуси коштували близько 11 тисяч карбованців, потужність їхнього двигуна сягала 45 кінських сил, в салоні сиділо, окрім водія, ще 24 пасажири, а на даху розміщувався багаж. Перед виходом автобуса в черговий рейс його перевіряла спеціальна комісія, куди входили представники поліції та земської управи. Проте часто в дорозі

транспортний засіб ламався, або ж окремі водії допускали злісні порушення правил дорожнього руху.

Так, губерньська газета “Волинь” в одному із своїх випусків сповіщала: “На днях следовавший из Житомира в Новоградволинск автобус, принадлежащий Унику и Рабину, управляемый пьяным шофером **Вильгельмом Листатом**, на 9-й версте от Житомира возле д. Березовки наскочил на кучу камня и разбился. Между пассажирами произошла паника. Автобус был оставлен на месте, а пассажиры пешком добрались до ст. Березовка и в дилижансе продолжили свой путь в Новоградволинск. По заявлению владельца автобуса, причинено убытка на сумму 1500 рублей. Несчастных случаев с пассажирами не было. Следует отметить, что шоффер (збережено стиль викладу – В.В.) выехал из Житомира в пьяном виде, что и знал один из владельцев автобуса.”

Автобуси, які робили рейси в темний час доби, не мали спеціальних розпізнавальних знаків та освітлювальних фар, що нерідко призводило до аварій. Про це також перед Першою світовою війною писала газета “Волинь”: “Нас просят отметить неурядки, существующие в автобусном сообщении Новоградволинск – Житомир Уника и Рабина. Автобусы выезжают в дорогу без фонарей. Поэтому нередки случаи столкновения этого автобуса с подводами. Лишь на днях “авто”, шедший из Житомира в Новоградволинск, наскочил на какую-то подводу и попортил некоторые ее части. В другой раз автобус Уника и Рабина, следуя из Новоградволинска в Житомир, в виду отсутствия фонарей соскочил в какую-то канаву. К счастью, пассажиры отделались только испугом.”

З наростанням буремних політичних подій автобусне сполучення з Новоградом-Волинським неодноразово переривалося. До того ж, невдовзі через околицю міста була проведена широка залізнична колія, що сполучила залізничні станції Коростень та Шепетівка і значно здешевила й спростила транспортування пошти, вантажів та пасажирів у напрямку Кам’янець-Подільського, Києва, Луцька, Одеси і Санкт-Петербурга.

У другій половині ХІХ століття на Правобережній Україні почалося спорудження залізниці, що на довгий час стала дешевим і зручним видом перевезення пасажирів та вантажів. Геодезичні розвідки на території Волинської губернії, що передували початку будівництва залізниці через Новоград-Волинський, розпочалися ще в кінці ХІХ століття і з невеликими перервами тривали майже до початку будівництва в 1914 році. Нова залізниця повинна була сполучити станцію Шепетівку, через яку йшли потяги з Кам’янця-Подільського до Луцька Подільської залізничної дороги, із станцією Жлобин Любаво-Роменської залізниці. В Коростені нова вітка перетинала Києво-Ковельську лінію, а в Новограді-Волинському повинна була перетнути лінію Рівне – Гришино, рішення про будівництво якої було прийнято Державною Думою Росії в червні 1914 року. Остання лінія мала

пройти також через Павлоград, Кобеляки, Глобино, Золотоношу, Канев, Фастів і Житомир, її протяжність повинна була становити 873 версти; вартість проекту оцінювалася в 111 173,4 тисячі карбованців. Протяжність лінії з Шепетівки до Жлобина становила близько 460 верст при вартості проекту 32 125 тисяч карбованців. Таким чином, планувалася зробити в недалекому майбутньому залізничну станцію Новоград-Волинський вузловою.

Через будівництво двох нових залізничних ліній Російська імперія отримувала нові дешеві і зручні шляхи не лише для перевезення пошти, вантажів і пасажирів, але й для повнішого використання місцевих сировинних та природних багатств, вивезення промислової продукції, продуктів рослинництва і тваринництва на внутрішні ринки в глиб імперії та за кордон.

Роботи по спорудженню залізничної лінії з Шепетівки до Коростеня тривали два з половиною роки замість запланованих трьох: на прискорення темпів будівництва залізниці і станційних споруд вплинула Перша світова війна, що вимагала різкого збільшення перевезень в напрямку фронту живої сили, озброєння, провіанту, фуражу та іншого військового майна. Новоград-Волинська міська дума погодилася відвести із земельних запасів міста безкоштовно 60 десятин землі для зведення залізничного вокзалу та інших приміщень, а також прокладення колій. Будівництво очолив головний інженер Подільської залізниці **П.В. Березін** (? – ?), підрядчиком на будівельних роботах був **Єліезер Мелуф** (? – ?), контора якого розміщувалася у Новограді-Волинському. В 1914 році почалося спорудження залізничного мосту через річку Случ в районі нинішнього м'ясокомбінату. А на території станції спішно будувалися депо та ремонтні майстерні, облаштовувалося колійне господарство, зводилися водокачка, приміщення залізничного вокзалу, адміністрації, пакгаузу та багажного відділення. В приміщенні вокзалу завбачливо підготували кімнату для ув'язнених (холодну), куди начальник станції мав право до трьох днів садити на гауптвахту тих залізничників, що провинилися по службі. Тут же розміщувалося жандармсько-поліцейське відділення, яке переймалося підтриманням порядку на станції та поблизу неї.

Ширина залізничної колії в Росії становила всюди 1524 мм. і не співпадала із європейськими стандартами, в західних країнах колія була вужчою. Проте за станом залізничного полотна потрібно було повсякчас пильнувати. Для цього вздовж залізничної лінії Коростень – Шепетівка через кожні 6 – 8 верст було побудовано із цегли невеликі будинки (будки) колійних обхідників, розмір яких не перевищував 40 квадратних метрів. Кожний будинок складався із однієї великої кімнати, кухні та маленького передпокою і передавався в безплатне користування обхіднику та його родині на період роботи того на залізниці. При будинку були льох, земля під

город та сад, аби сім'я залізничника не надто бідувала. За землю також нічого не сплачувалося. Залізничне керівництво, беручи до уваги напружену працю колійного обхідника, зобов'язувалося також забезпечувати будинок необхідною кількістю палива, а діти обхідників та дорожніх майстрів мали змогу безкоштовно відвідувати у місті початкову школу.

Головним інженером будівництва залізничної лінії Гришино – Рівне було призначено **В.А. Розанова** (? – ?), досвідченого будівельника, який до цього керував зведенням Північно-Донецької залізничної лінії. Проте будівництво дороги велося неритмічно, в умовах війни бракувало необхідних коштів, а тому до 1917 року спромоглися звести лише одноколійний насип на відтинку Житомир – Новоград-Волинський. Повністю цей відтинок залізниці був введений в експлуатацію у військових цілях за радянської влади в кінці 30-х років ХХ століття.

Праця на залізниці вважалася у суспільстві пристойною і почесною роботою. Кваліфіковані залізничники отримували непогану як на той час платню, могли розраховувати на казенну квартиру, звільнялися від служби в армії та забезпечувалися формою або спецодягом. Їхні діти мали переваги при вступі до технічних середніх і вищих шкіл або інших навчальних закладів технічного профілю.

Своїх кадрів, що добре знали б залізницю і вміли працювати, у Новограді-Волинському не було, а тому після будівництва залізничної станції царським урядом на роботу сюди направлено чимало перевірених людей, які започаткували згодом цілі трудові династії. Так, колишній козак з далекого Новосибірська **Зикін Харлампій Матвійович** (1889 – 1967) працював довгий час роз'їзним касиром Коростенської дистанції, обслуговуючи усі станції і полустанки від Коростеня до Шепетівки. Про виняткову чесність і порядність цієї людини ходили легенди. Його старший син **Зикін Василь Харлампійович** (1912 – 1983) працював у тридцятих роках на станції Новоград-Волинський диспетчером, під час Вітчизняної війни – заступником начальника залізничної станції і Челябінську, після війни – начальником Новоград-Волинської та Славутської залізничних станцій. Ще один син – **Зикін Георгій Харлампійович** (1917 – 1996) закінчив школу паровозних машиністів і в роки Вітчизняної війни був машиністом бронепοїзда; обидва брати мали бойові та трудові нагороди.

Колишній селянський син із Вінниччини **Іван Терентійович Костишин** (1891 – 1967) став машиністом паровоза ще до революції. За свою сумлінну працю за радянський час отримав ордени Леніна, Трудового Червоного Прапора та Знак Пошани. Два його сини **Павло Іванович** і **Данило Іванович Костишини** водили також паровози; третій син **Василь Іванович Костишин** (? – ?), випускник 35 залізничної школи (нині Новоград-Волинська загальноосвітня школа № 9 – В.В.) загинув на фронті. Внук

Костишин Василь Павлович займає відповідальну посаду на залізничній станції в м. Кременчук Полтавської області.

25 травня 1916 року на станцію Новоград-Волинський прибув перший пасажирський потяг з Шепетівки. З Коростеня на Шепетівку через Новоград-Волинський почали також курсувати вантажні і пасажирські потяги. Серед локомотивів були паровози іноземного та вітчизняного виробництва.

Перший вітчизняний паровоз в Російській імперії сконструювали на Нижньотагільському механічному заводі місцеві кріпаки-механіки батько і син Юхим Олексійович (1774 – 1842) та Мирон Юхимович (1803 – 1849) Черепанови. В 1897 році у Луганську став до ладу перший вітчизняний паровозобудівний завод, а в кінці того ж року ще один паровозобудівний завод було споруджено в Харкові. Перший серійний вітчизняний паровоз було збудовано 1900 року в Луганську. Тип паровоза визначався за осьовою (колісною) формулою, що складалася з трьох цифр: перша показувала кількість передніх осей, друга рушійних, а третя задніх (підтримуючих). Паровози Луганського заводу мали формулу 1 – 5 – 1. Проте їх швидкість була на той час невеликою.

Зайняті тяжкою фізичною працею залізничники, незважаючи на режимну роботу, що постійно контролювалася з боку влади, вважалися найбільш освіченим і свідомим загоном пролетаріату. Так, з 8 по 15 жовтня 1917 року (ст. стиль – В.В.) в Новограді-Волинському проходив з'їзд залізничників Подільської залізниці. Серед делегатів з'їзду переважали радикально налаштовані залізничники, тому з'їзд прийняв з обговорюваних питань резолюцію в редакції більшовицької партії.

До початку громадянської війни в Новоград-Волинському депо стояли паровози переважно серій “ОВ” та “Щ”, які залізничники називали “овечками” і “щуками”. В депо паровози проходили поточний та капітальний ремонт, заправлялися вугіллям і водою, тут відпочивали чергові паровозні зміни. Транзитні пасажирів чекали потягів на вокзалі. Кімнат для їх відпочинку не передбачалося, оскільки в приміщенні вокзалу розміщувалася частина станційних служб.

До Першої світової війни на вулицях Новограда-Волинського можна було побачити і велосипедистів. Вітчизняних велосипедів не було, тому їх закупували в Німеччині або в Бельгії, де вони набули широкого вжитку. Коштував один велосипед того часу близько 300 карбованців і, звісно, не кожному був по кишені. Згаданий вище М.В. Бурковський розповідав, що його батько, **Василь Дем'янович Бурковський** (? – ?), власник невеликого механічного заводу в с. Рудня поблизу Новограда-Волинського, замовляв закордонні велосипеди для своїх дітей та дітей брата **Трохима Дем'яновича Бурковського** (? – ?), який працював червонодеревником, аби ті постійно каталися із своїми однолітками.

Оскільки в Новограді-Волинському чимало було заможних людей, то велосипед на вулицях міста невдовзі перестав бути дивиною. Волинський губернатор змушений був в жовтні 1906 року опублікувати в газеті “Волинские губернские ведомости” постанову про заходи безпеки і порядок руху велосипедистів по вулицям і плащам Новограда-Волинського.

Час початку повітроплавання також позначив місто Новоград-Волинський в 1910-х роках. Зокрема, штабс-капітан **Раєвський** (? – ?), який проходив службу в міському гарнізоні, сповіщав у листівці від 9 березня 1915 року своїй дружині Раєвській Анні Павлівні, що мешкала в Костромській губернії, про те, що 6 березня у Новограді-Волинському приземлилася повітряна куля з оболонкою жовтого кольору. У кошику знаходилися два австрійські офіцери. Офіцерів заарештували, а повітряну кулю як військовий трофей відправили до Житомира.

До речі, на початку ХХ століття в місті Новоград-Волинський досить популярними стали фотографічні листівки, автором яких був відомий місцевий фотограф **Петро Дмитрович Верін** (? – ?). На жаль, до наших часів дійшла лише обмежена кількість фотографій цього автора із сюжетами Новограда-Волинського. Проте більше збереглося зроблених ним фотовідбитків із портретами мешканців міста та повіту, ці фотознімки мають сьогодні також велику художню та історичну цінність.

З винайденням і впровадженням у світову практику телеграфного зв'язку в Росії 1855 року було розроблено Положення про приймання і відправлення телеграмних депеш по електричному телеграфу. Всі телеграми розподілялися на чотири розряди:

- телеграми, підписані царем та членами царської сім'ї;
- телеграми, підписані найвищими державними посадовцями імперії та ті, що надходили на їх ім'я;
- службові депеші телеграфного відомства;
- решта службових і приватних телеграм.

Пересилання телеграми було на той час недешевою справою. Особа, яка подавала до відправлення телеграму, повинна була заплатити 15 копійок за обслуговування і ще по 5 копійок за кожне слово в межах європейської частини Росії та по 10 копійок за слово при адресуванні телеграми в азіатську частину держави або за кордон. В 1867 році плата за подачу телеграми була знижена в два рази. Телеграми подавалися згідно з діючими тоді правилами російською, німецькою та французькою мовами.

Тоді ж Росія підписала міжнародні конвенції про сполучення власних телеграфних ліній із лініями сусідніх держав. Перші такі конвенції були підписані з Австрією та Прусією. Відповідно до цих конвенцій з 1856 року розпочалося будівництво телеграфної лінії Київ – Броди, яка була закінчена

в 1865 році. Будівництво лінії і облаштування телеграфних станцій проводилося досить високими як на той час темпами. Так, у містах Житомир та Новоград-Волинський станції телеграфного зв'язку відкрилися 1857 року. Відомий російський письменник, уродженець Житомира **В.Г. Короленко**, згадував: "...У ці перші дні можна було часто бачити цікавих, які приставляли вуха до стовпів і зосереджено слухали... Говорили, що по дроту розмовляють, а оскільки його вели до кордону, то і з'явилося природне припущення, що це наш цар розмовляє про справи з іноземними царями."

У Житомирі телеграфний зв'язок працював цілодобово, в місті Новоград-Волинському лише вдень. Це зумовлювалося тим, що губернське місто було водночас центром телеграфного округу, якому підпорядковувалися телеграфні контори на півночі України, в Молдавії та частково в Білорусії. Телеграфні контори тоді розділялися на п'ять класів, отож Житомир мав найвищий клас, а в Новограді-Волинському була контора II класу. Керівники телеграфних контор призначалися за погодженням з генерал-губернатором. Всі телеграфні чиновники носили мундири, на петлицях яких були зображені перехрещені блискавки.

Поштово-телеграфні контори нижчого класу розміщувалися на території Новоград-Волинського повіту також в містечках Баранівка, Ємільчино, Корець, Любар, Миропіль, Остропіль, Полонне, Романів, а поштово-телеграфні відділення – в Городниці, Новій Чарторії і Рогачеві. Окремий телеграфний апарат розміщувався також за часів Першої світової війни в приміщенні залізничній станції Новоград-Волинський I. Працівники поштово-телеграфних контор з часом утворили особливий негласний корпоративний прошарок і пишалися з цього.

Житомирським телеграфним округом керував німець за походженням, інженер-полковник **Оттобальд Андреас Глазер** (1809 – 1873), лютеранин, дід відомого у майбутньому українсько-російського поета-символіста і художника **Максиміліана Олександровича Волошина** (1877 – 1932), який також писався як Кирієнко-Волошин. Архівні матеріали сповіщають, що 21 лютого 1869 року (ст. стиль – В.В.) начальник Житомирського телеграфного управління Оттобальд Андрійович Глазер та поміщицька донька **Лідія Олександрівна Козиревич** (? – ?) були хрещеними батьками **Івана**, сина начальника Новоград-Волинської телеграфної контори **Миколи Олексійовича Деньгова** (? – ?) і його дружини **Емілії Станіславівни** (? – ?), які належали до православного віросповідання. Обряд хрещення відбувся в Новоград-Волинському Преображенському соборі. (На другий день у цьому ж соборі охрестили **Михайла**, первістка голови повітового з'їзду мирових посередників **П.А. Косача** – В.В.).

Чверть століття потому очолював Новоград-Волинську телеграфну контору надвірний радник (підполковник – В.В.) **Савелій Никанорович Лисін** (? – ?), батько відомого академіка України **Бориса Савелійовича Лисіна** (1883

– 1970), лауреата Державної премії СРСР. Поруч із чоловіком трудилася в місцевій телеграфній конторі телеграфісткою IV-го розряду дружина С.Н. Лисіна – **Антоніна Олександрівна** (? – ?); певний час працював наглядачем в телеграфній конторі їх старший син **Степан Савелійович Лисін** (? – ?). Деякий час в кінці XIX століття С.Н. Лисін виконував обов'язки Новоград-Волинського міського голови. Останнім начальником телеграфної контори перед буремними подіями 1917 року був титулярний радник (штабс-капітан – В.В.) **Климентій Савович Смола-Смоленко** (? – ?), а помічником надвірний радник **Мирон Антонович Добровольський** (? – ?).

З кінця XIX століття у Волинській губернії почав розвиватися телефонний зв'язок. На початку 1990 року в Житомирі діяло чотири телефони і центральна станція, що знаходилася в штабі дислокованого в губернському центрі 11 корпусу. У 1914 році через місто над Случем протягнули першу телефонну лінію, що з'єднала губернський центр із містом Рівне. В самому місті до телефону напередодні 1917 року були під'єднані лише важливі державні інституції: повітова земська та міська управи, поліція, жандармське управління, суд, в'язниця, приміщення військового відомства, а також залізнична станція, пошта, телеграф і повітове казначейство. Приватні особи, які бажали встановити у себе вдома телефонний пристрій, повинні були вносити наперед річну абонентну плату, що складала перед Першою світовою війною (разом із встановленням апарата) близько 100 карбованців; сам телефонний апарат коштував також дуже дорого. Зв'язок здійснювався за допомогою телефонних дротів, яких підвішували на стовпах. З'єднання абонентів здійснювалося цілодобово через комутатор спеціальним службовцем. Якщо службовцями були особи жіночої статі, то їм заборонялося посадовою інструкцією під страхом втрати робочого місця виходити заміж і мати дітей.

З початком громадянської війни в діяльності міських поштово-телеграфної і телефонної служб мали місце постійні перебої, частина кваліфікованих працівників покинула роботу; все це мало не призвело до повного занепаду вказаних засобів зв'язку.

Із розвитком зв'язку і транспорту впорядковувалася і розвивалася відповідна сфера послуг на Звягельщині. Так, вздовж головних доріг зводилися корчми і трактири, які утримували в переважній більшості євреї; в населених пунктах під патронатом Товариства боротьби за тверезість відкривалися громадські їдальні – так звані чайни, проте чимало з них належали на початку XX століття людям з відвертими чорносотенними поглядами. Будувалися різноманітні магазинчики, біля поштових, телеграфних та залізничних станцій утворювалися невеликі спонтанні ринки. Розвивався готельний бізнес у містах, що були вузлами шосейних і залізничних доріг. Сфера послуг, як і торгівлі, розподілялася також між громадянами певних національностей, які показували на цьому терені свій хист. Так, у Новограді-

Волинському наявні готелі належали винятково євреям. Так, станом на 1912 рік власниками готелів у місті були **Бенціон Гемерил** (? – ?), **Гершко Герштейн** (? – ?), **Шая Герштейн** (? – ?), **Азріль Городницький** (? – ?), **Бенціон Кожушман** (? – ?), **Янкель Коритний** (? – ?), **Азріль Літвак** (? – ?), **Шмуль Літвак** (? – ?). Власниками усіх шести готелів у м. Полонне також були євреї.

Нарешті слід згадати і захоплення частиною звягельської молоді в кінці ХІХ – на початку ХХ століття голубиною поштою. З розвитком телеграфного зв'язку потреби у використанні цих птахів не було. Втім, до розвитку голубиноного спорту в Києві, Житомирі та в інших містах і містечках, де дислокувалися військові частини, прихильно ставився тодішній Київський генерал-губернатор Михайло Іванович Драгомиров (1830 – 1905), генерал від інфантерії, професор тактики у військовій академії генштабу і військовий письменник, людина досить освічена, який вийшов з українських дворян. За його сприянням при штабі військового округу організувалося “Товариство голубиноного спорту”, яке зажило популярності на Правобережній Україні. За ініціативою Драгомирова серед голуб'ятників (а в їх числі були навіть офіцери), постійно відбувалися змагання. Дресировані птахи могли подолати до 1000 верст зі швидкістю 72 – 80 верст на годину і точно принести послання адресату, себто своєму господарю. Організовувалися такі змагання і в Новограді-Волинському. Мав поштових голубів також дислокований у місті Вологодський піхотний полк, – ці голуби могли бути використані в разі війни як поштарі. Для годівлі птахам купувалося відповідальним унтер-офіцером на ринку добірне зерно.

(В 30-х роках ХХ століття поштових голубів утримувала служба зв'язку дислокованого в місті 131-го (Таращанського) полку 45-ї (колишньої 44-ї імені Щорса) стрілецької дивізії. Як розповідав нині покійний начальник служби зв'язку вказаного полку **Сергій Дионисійович Богуцький** (1909 – 2000), підпорядкована його службі зграя дресированих поштових голубів знаходилися в спеціальних клітках на даху колишньої міської в'язниці, приміщення якої після громадянської війни передбачалося для потреб військового гарнізону. Голуби особливо активно використовувалися полковою розвідкою та місцевою контррозвідкою перед походом Червоної Армії восени 1939 року в Західну Україну – В.В.).

У підсумку можна сказати, що розвиток доріг, транспортних засобів та зв'язку у вказаний історичний період суттєво сприяв піднесенню господарчої діяльності та громадської активності, поліпшенню сфери послуг на території міста Новоград-Волинський і однойменного повіту.