

Кандидат історичних наук,
доцент кафедри археології, давньої
та середньовічної історії України
СНУ ім. Лесі Українки (Луцьк)
Денисюк Василь Іванович

Розвиток ґрунтових шляхів на Волині наприкінці XVIII – 70-х роках XIX ст.

Комунікація є неодмінною та однією з головних ознак цивілізації. В означений період сполучення з допомогою ґрунтових шляхів на Волині не мало достойної альтернативи у даному контексті. Тому розвиток цього виду доріг у період до кардинальних змін у сфері комунікації наприкінці XIX – на початку XX ст. (поява та початок використання залізничного сполучення, телеграфу, телефону та ін.) мав першочергове значення у багатьох аспектах суспільного поступу.

Дослідження обмежене хронологічними рамками кінця XVIII – 70-ми роками XIX ст. (до появи тут залізничного транспорту, що кардинально змінило логістику регіону), географічно – кордонами Волинської губернії. У фокусі дослідження перебував розвиток усіх ґрунтових шляхів регіону між населеними пунктами, однак основна увага приділялася головним дорогам. У тогочасних офіційних документах та картах такі шляхи фігурували як «головна поштова дорога», «губернська поштова дорога», «повітова поштова дорога». Дослідження теми передбачає вивчення наступних аспектів: 1) фактори розвитку шляхів; 2) головні закономірності та особливості еволюції дорожньої сітки у регіоні; 3) якісні і кількісні характеристики дороги; 4) експлуатація доріг.

Історіографія та джерельна база. Проблема розвитку шляхів покищо залишається малодослідженою. Серед близьких за тематикою праць слід виділити роботи В. Пришляка, об'єктом дослідження яких виступали торгівельні комунікації на українських землях в першій половині XVIII ст. (у першу чергу, напрями сполучення, а не кількісні чи якісні характеристики доріг)¹, та В. Прищепи, деякі аспекти в роботах якої розкривають вплив транспортних систем на розвиток міст Волині у другій половині XIX – на початку XX ст.² Однак, загалом, проблема комплексного дослідження доріг у певному регіоні обділена увагою спеціалістів.

Основні результати наукової розвідки були отримані шляхом аналізу та співставлення даних карт Волинської губернії 1809 р., 1812 р., 1827 рр., 1840 рр., 1867 р., 1871 р., законодавчих актів Російської імперії, офіційних статистичних даних, оглядів губернії, а також спогадів тогочасних суспільно-політичних та культурних діячів.

Фактори розвитку доріг. Перш за все, слід визначити основні фактори розвитку доріг на Волині у цей час. До таких можна віднести: 1) природно-кліматичні особливості, зокрема заболоченість північної частини губернії; 2) соціально-економічна модель розвитку суспільства, у якій центральне місце посідало кріпацтво, що не сприяло значним зрушенням у сфері будівництва та модернізації суспільства загалом; 3) наявність або відсутність альтернативного сполучення (у першу чергу, річкового); 4) особливості адміністративно-територіального поділу Волинської губернії, за яким лише два з 12-и повітових центрів розташовувалися у північній частині, а губернський центр – у південно-східній; 5) нерівномірність у заселенні та економічному розвитку північної та південної частин Волині; 6) політика уряду у сфері будівництва та ремонту доріг.

Поліську частину губернії від лісостепової відрізняли, окрім іншого, наявність густої мережі річок, яка тут слугувала не тільки допоміжним, але часто альтернативним способом

сполучення. У 1809 р. у віданні начальника шостого округу департаменту сухопутного та водного сполучення, куди, окрім Волинської, входили ще кілька губерній, перебували такі найбільші річки Волині: Прип'ять, Горинь, Стир, Случ, а також шлюзи і переправи на них. Ці річки були частиною каналної системи Огінського і давали можливість річкового сполучення до басейну Балтійського моря³. У 1863 р. в губернії було 49 річкових переправ⁴, що становили невід'ємну частину дорожньої сітки. Крім того, у цьому контексті слід згадати, що важливим чинником розвитку ґрунтових шляхів була відсутність залізничного сполучення аж до 80-х – 90-х років XIX ст.

За адміністративно-територіальним поділом, губернія ділилася на 12 повітів. Лише два повітові центри розташовувалися у північній частині, будучи при цьому найменшими за чисельністю населення. У 1842 р. один з них – Ковель – нараховував 4184 мешканця, інший – Овруч – 3894 мешканця⁵. Усі інші міста такого рангу мали більшу кількість мешканців та знаходилися у лісостеповій частині, де сітка доріг була густішою.

Про нерівномірність у заселенні та економічному розвитку північної та південної частин Волині досить часто писали мешканці та гості краю. Для прикладу, Ю. Крашевський відмічав в описі Володимирського повіту, що головна поштова дорога (зокрема її відрізок Устилуг – Володимир – Луцьк) ділила повіт на дві частини. Південну частину від північної відрізняли, за його словами, кращі ґрунти та велика кількість містечок⁶. Слід також відмітити, що ця дорога проходила по умовній межі між лісовою та лісостеповою природно-кліматичними зонами.

З початку XIX ст. російський уряд ставився до проблеми доріг в імперії досить уважно. У кінці XVIII ст. в Російській імперії догляд та ремонт доріг та мостів перебував у віданні нижніх земських судів та повітових справників⁷, однак, очевидно, такий додатковий обов'язок часто не виконували. Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. побудова нових та ремонт старих головних доріг здійснювалася в державі за рахунок дорожнього збору⁸, проте сітка доріг на Волині задовго до того вже була густою і, переважно, не потребувала побудови нових, а, скоріше, ремонту існуючих шляхів. У 1809 р. для покращення ситуації в цьому питанні було створено Управління водним та сухопутним сполученням (пізніше перейменоване в Головне управління шляхів сполучення), а заодно – корпус інженерів, майстрова бригада, що складалася з офіцерів та майстрів різних галузей (каменярів, ковалів, укладальників, копачів та ін.), поліцейська команда, яка виконувала функції нагляду за дорогами та річковими комунікаціями, експедиція з трьома відділами і навіть особливий інститут, де повинні були готувати кадри для корпусу інженерів. Тоді ж для кращої організації уся територія держави була поділена на 10 округів, а на губернатора та поліцейську частину покладалася наглядові обов'язки у всьому, що стосувалося стану доріг, мостів, гребель, ровів біля доріг. Волинська губернія разом із Мінською, Гродненською, Віленською та частиною Київської була включена до шостого округу. Наказом імператора визначалися начальник округу, відповідний штат та їхні обов'язки, зокрема відповідальність за стан головних державних доріг. Для кожного тракту в окрузі (у Волинській губернії тоді було таких два, що буде описано далі) відводився один наглядач першого розряду та певна кількість – нижчих. Однак основна відповідальність за стан середніх та малих доріг, що складала більшу частину транспортної сітки, покладалася на земські управи та волості, через землі яких проходили дороги⁹. При необхідності побудови та ремонту доріг в губернському правлінні проводили торги для постачання матеріалів¹⁰. Загалом, уряд визначав відповідальні органи, посадових осіб, що займалися питаннями, пов'язаними із дорогами, і сферу їхніх обов'язків та повноважень.

Важливою частиною діяльності центральної влади у цьому напрямку було визначення стандартів якісних та кількісних характеристик шляхів та мостів, їх класифікації, а також

багатьох аспектів, пов'язаних із експлуатацією доріг: організація поштової служби, перевезень людей і товарів¹¹. При цьому, інколи траплялися і непорозуміння, що стосувалися проблеми визначення відповідального відомства за догляд за певними дорогами. Це було пов'язано з тим, що, загалом, існувало кілька відповідальних суб'єктів за згаданий догляд і ремонт: міністерство внутрішніх справ, міністерство шляхів сполучення, губернатори, губернські та повітові земства, поміщики, на землях яких проходили дороги, та ін.¹²

До 30-х років XIX ст. губернські та повітові земські управи не проявляли належної активності у цьому напрямі, а після Листопадового повстання вони були ліквідовані на Волині. Деякою мірою це створило певний вакуум у сфері догляду, ремонту та побудови доріг. У грудні 1833 р. на Волині були створені губернська та повітові дорожні комісії, що повинні були ліквідувати цю прогалину у справі догляду за дорогами. Вони займалися збором інформації про стан доріг та ремонтними роботами, а також реалізацією правил по догляду та побудові шляхів¹³. До складу губернської комісії входили губернатор, предводитель дворянства, віце-губернатор, землемір, до повітової – повітовий предводитель, повітовий суддя, городничий, земський справник, повітовий землемір¹⁴. Незадовго перед тим, у 1832 р., поміщикам та волосним управлінням було надано право за власною ініціативою зміцнювати та ремонтувати дороги¹⁵. Селяни, які проживали не далі 15 верст від таких доріг, відробляли окрему повинність, що зобов'язувала до ремонту доріг, гребель і мостів – шарварок¹⁶, такі роботи носили локальний характер і не впливали на стратегічну картину регіону. Зазвичай, їх здійснювали таким чином, щоб не заважати польовим роботам: весною – після посіву ярових, але перед сінокосом, а восени – після збирання врожаю. Хоча у виняткових випадках дозволялося організовувати відробляння дорожньої повинності в період польових робіт¹⁷.

Зафіксовано певні зрушення у цій сфері лише в другій половині 50-х – 60-х роках XIX ст. Перш за все, йдеться про побудову мощеної каменем Київсько-Брестської дороги. За опосередкованими свідченнями Т. Стецького можна припустити, що це шосе було побудоване приблизно в першій половині 60-х років XIX ст.¹⁸. Разом з тим, планування його побудови згадане вже в 1854 р.¹⁹ Крім того, за даним одного з оглядів губернії, у 1858 р. було побудовано 186 верст (бл. 195 км) доріг, а в 1863 р. – ще 6 верст (бл. 6,5 км) між Рівним та Ковелем. За цими даними, у 1863 р. проектували також побудову шосе між Луцьком та Устилугом (за картою 1871 р. цей відрізок шляху справді змінив статус), а також між Рівним та Радивилівим. Однак, очевидно, йшлося про ремонт давно існуючої дороги зі статусом «головна поштова дорога». Разом із тим, незважаючи на відносно позитивні кількісні показники, Ю. Крашевський описував ситуацію у цій сфері так: «... [догляд за дорогами] залишений майже винятково в обов'язках чиновників земської поліції; тільки під приїзд сановників звикли ремонтувати дороги. [Під час побудови] віддають перевагу ширині та мальовничим порушенням напрямків, заощаджуючи на шосе, які... йдуть через ліси та болота, не оглядаючись не тільки на села, але навіть на значні міста»²⁰. Таким чином, можемо відмітити проблеми не тільки у сфері організації догляду за дорогами, але й плануванні напрямів та логістичної складової.

Закономірності та особливості розвитку доріг. У другій половині XVIII ст. основна сітка доріг була вже достатньо густою та второваною. Торгівельні маршрути, від яких залежали напрями дорожнього сполучення, за звичай, характеризувалися усталеністю і навіть консервативністю. При зміні векторів торгівлі, кордонів держав та їхніх адміністративно-територіальних одиниць та центрів, а також інших головних факторів розвитку шляхової сітки, змінювалися переважно не напрями доріг, а лише їхнє значення²¹.

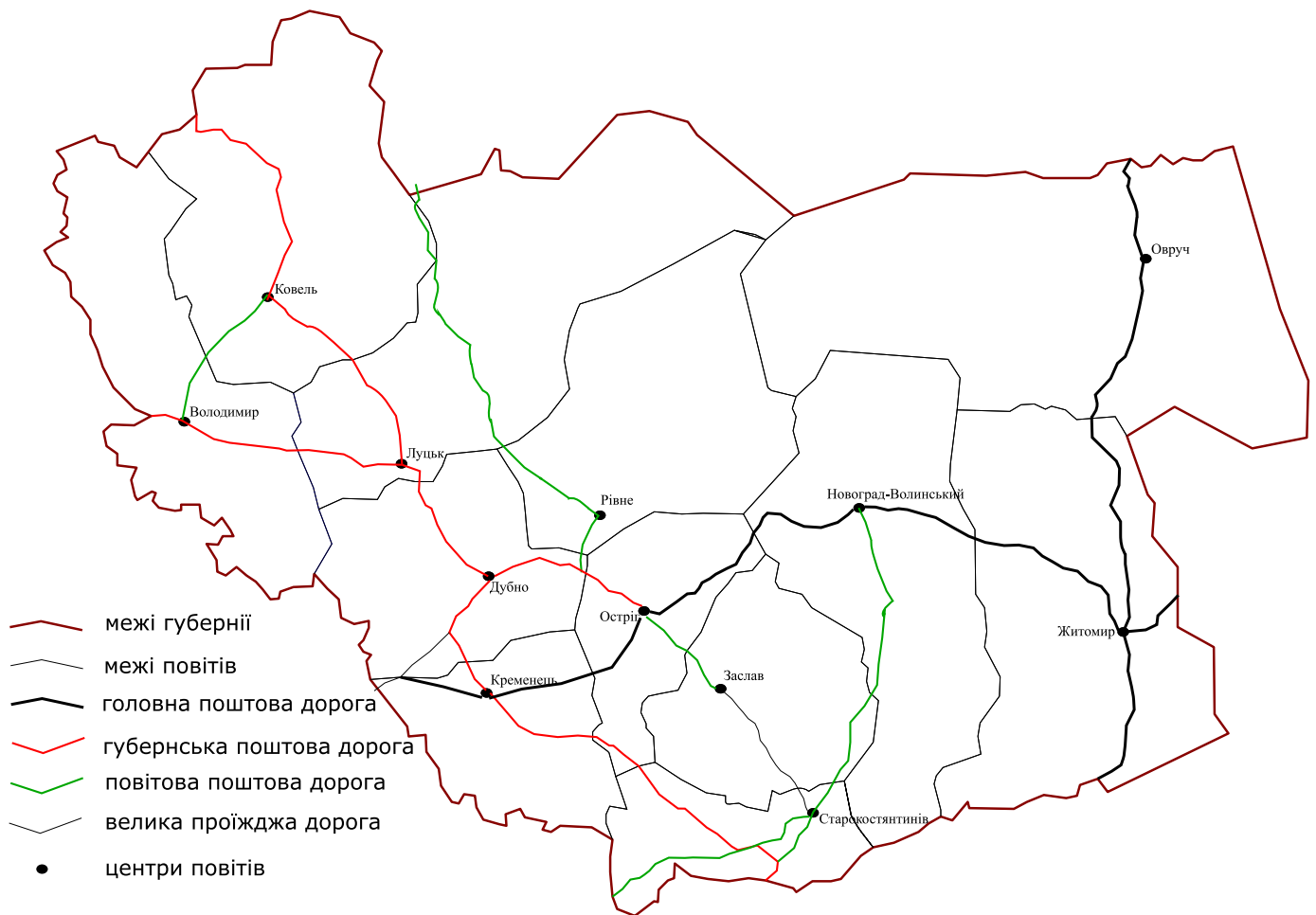
У XVIII ст. через Волинь йшло кілька важливих доріг. Одна з них сполучала Львів – Броди – Дубно – Остріг – Межиріч – Звягель (Новоград-Волинський) – Житомир – Київ. З

Острога до Житомира можна було також добратися іншою гілкою, яка йшла через Славуту та Полонне. Дубно було важливим комунікаційним центром, оскільки інша гілка головної дороги вела в напрямку через Луцьк і Володимир до Устилуга та Замостя, сполучаючи таким чином Волинь з Польщею. У свою чергу, з Луцька одна із доріг вела через Ковель, Вижву або Ратне на Берестя, а інша – через Ковель і Любешів на Пінськ. Таким чином, дорога Луцьк – Ковель була головним сполученням Волині з Білоруссю²². Загалом, наприкінці XVIII ст. можна виділити два головні у сфері транспортного сполучення міста: Луцьк та Дубно. Перше було на перетині доріг, що вели з Польщі, Білорусі та Дубна, друге – з Галичини, Київщини та Луцька. Становище Луцька визначалося багато в чому статусом центру воєводства в межах Речі Посполитої, а Дубна – наявністю наймасштабніших щорічних ярмарків, де відбувалася міжрегіональна торгівля²³.

У російській імперії існувала така класифікація доріг у XIX ст.: головна поштова, губерньська поштова, повітова поштова, проїжджа велика дороги. З допомогою порівняння карт Волинської губернії 1809 р., 1812 р., 1820 р., 1832 р., 1867 р., 1871 р. можна визначити основні зміни у статусі головних ґрунтових шляхів на Волині.

За картою 1809 р. (див. рис. 1), основна головна поштова дорога вела з Галичини через Радивилів – Кременець – Остріг – Корець – Новоград-Волинський – Житомир далі на схід до Києва²⁴ (так звана Київська дорога²⁵). Інша гілка головної поштової дороги йшла з Мозиря Мінської губернії через Овруч – Могильне – Чернихів – Житомир – Кодню – Бердичів далі на південний-захід у Подільську губернію²⁶ (ця гілка була частиною Великого Санкт-Петербурзького тракту, що починався в столиці і закінчувався в Кам'янці-Подільському²⁷). Статус губерньської поштової дороги мали сполучення із Польщею – Устилуг – Володимир – Торчин – Луцьк – Дубно, а також Білоруссю – Брест-Литовський – Ратно – Несухойже – Ковель – Рожище – Луцьк. У цій категорії були також дороги 1) Дубно – Тульча – Остріг; 2) Кременець – Челгузів – Шепелівка – Западінці. До переліку повітових губерньських доріг входили шляхи, що сполучали 1) Володимир – Ковель; 2) Любешів (Мінської губернії) – Маневичі – Журовичі – Рівне – Тульча; 3) Остріг – Заслав; 4) Новоград-Волинський – Полонне – Старокостянтинів – Западінці (йшла далі на південь в Подільську губернію); 5) Старокостянтинів – Шепелівка – Волочиськ (йшла далі на захід в Галичину)²⁸. Як видно, у порівнянні з даними середини XVIII ст. змін у статусі основних доріг відбулося небагато. У першу чергу, це стосується шляху, що сполучав Волинь з Польщею – Устилуг – Володимир – Торчин – Луцьк – Дубно. За картою 1809 р. він мав статус губерньської поштової дороги.

Рис. 1. Карта-схема дорожньої системи Волинської губернії на початку XIX ст. (за картою 1809 р.)



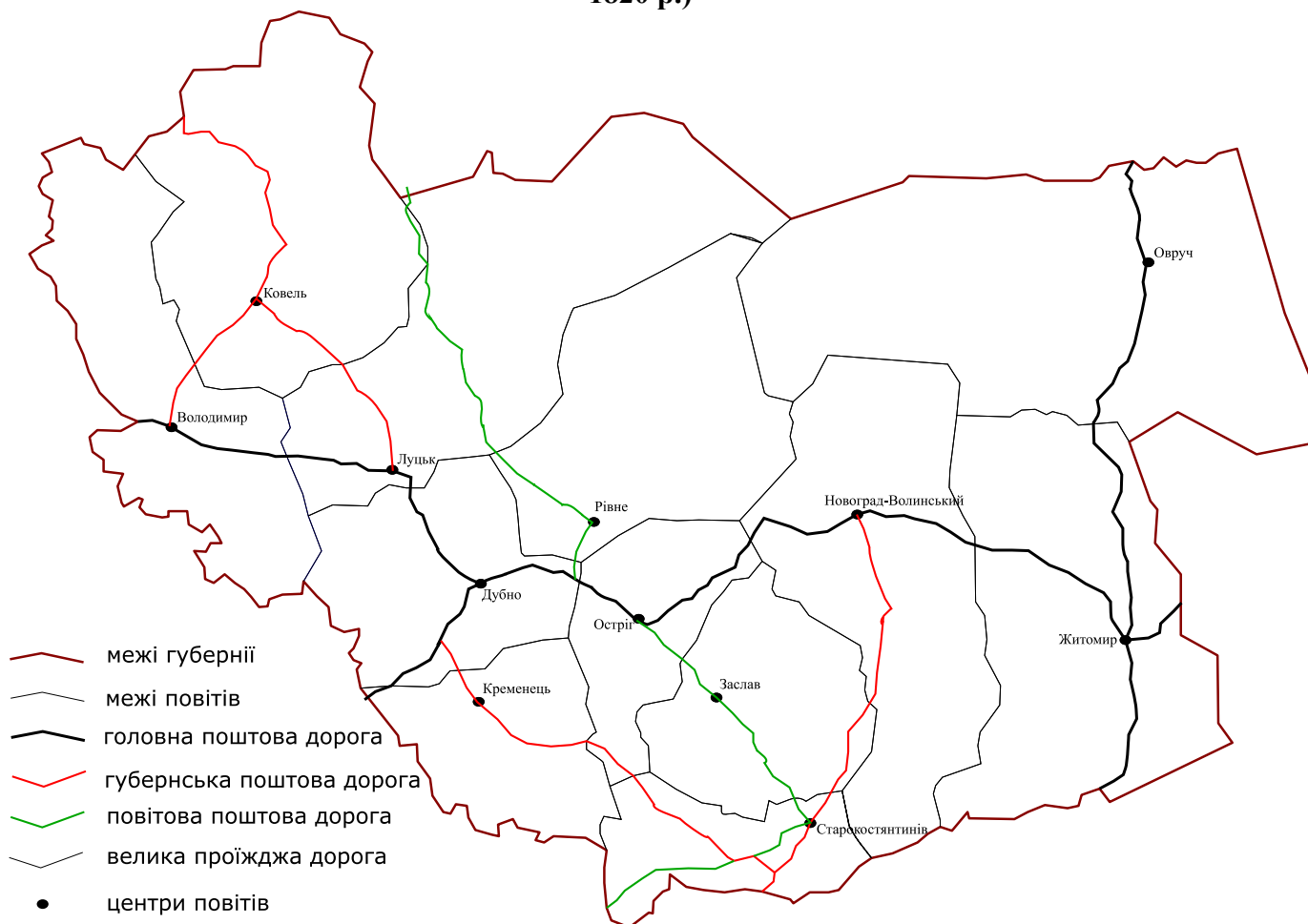
Станом на **1820 р.** (див. рис. 2) головна поштова дорога проходила по лінії Устилуг – Володимир – Торчин – Луцьк – Млинів – Дубно – Варковичі – Остріг – Аннопіль – Корець – Новоград-Волинський – Соколів – Житомир). Вона мала кілька відгалужень. Зокрема, з Дубна одна її гілка вела до кордону із Австрійською імперією (через містечко Радивилів, де розташовувалася головна митниця Волині, на Броди). У Житомирі, окрім згаданої, ця дорога мала три інші гілки. Одна з них вела на північ через Чернихів та Коростень до міста Овруч і далі у напрямку Мінська²⁹ (згаданий Великий Санкт-Петербурзький тракт). Друга – на захід до губерньської межі в напрямку Києва. Третя – на південь до Бердичева і далі на південний-захід в напрямку Кам'янець-Подільського. Таким чином, із значних змін слід виділити переведення дороги, що сполучала Волинь з Королівством Польським (через Устилуг – Володимир – Торчин – Луцьк – Млинів – Дубно – Тульчу – Остріг) зі статусу губерньської у головну.

Про якісну комунікацію Волині, зокрема Луцького повіту, з Польщею, зокрема Варшавою, збереглися відомості, що пов'язані із розвитком Листопадового повстання на Волині. Орієнтовно в травні–червні 1831 р. поміщики Луцького повіту писали до керівників польського сейму: «право, близько місяця [тому] прийняте, добре усім мешканцям [Луцького повіту] тут кілька тижнів відоме», що свідчить про гарний зв'язок між Варшавою та Луцьким повітом, через який швидко йшла інформація, зокрема законодавча база по питанню виборів³⁰.

Шлях Остріг – Кременець – Радивилів втратив стратегічну важливість. На мапі 1820 р. він позначений як проїжджа велика дорога (у 1809 р. це була головна поштова дорога). На противагу цьому, шлях Дубно – Радивилів з проїжджої дороги змінив статус на головну³¹. У першу чергу, такі зміни можна пов'язати, з важливими змінами кордонів. Галичина, на відміну від Королівства Польського, остаточно опинилася «за кордоном», що не сприяло інтенсифікації

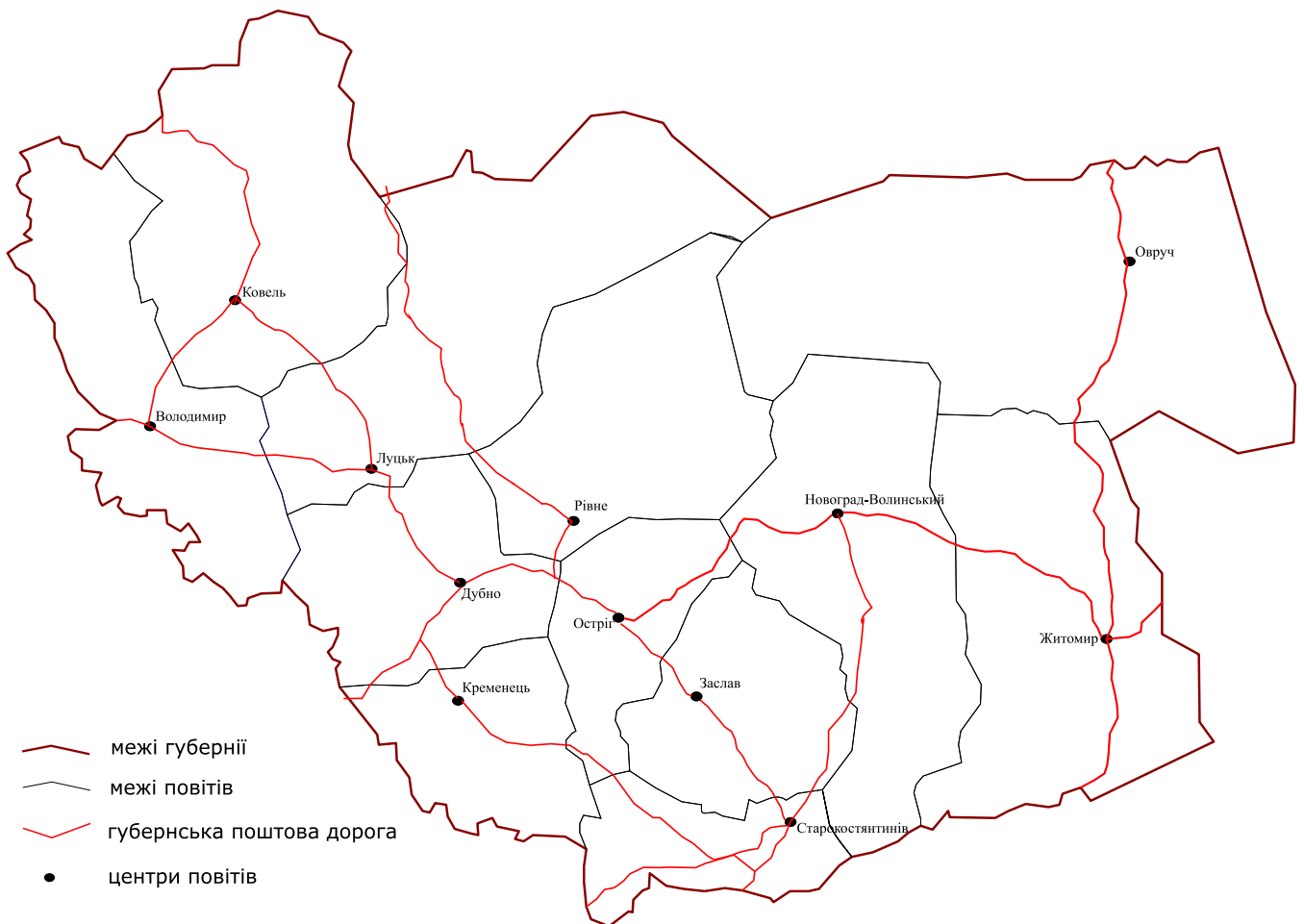
сполучення у той час, однак Дубно і надалі залишалося одним з найважливіших торгівельних центрів губернії та усієї Правобережної України. Слід також відмітити, що за Митним кодексом 1819 р. в межах губернії було визначено три митниці на кордоні з Австрійською імперією (Радивилівська, віднесена до 3-го розряду, та Дружкопільська і Волочиська – 4-го розряду)³². Однак, тільки від Радивилівської вела поштова дорога.

Рис. 2. Карта-схема дорожньої системи Волинської губернії у 20-х роках XIX ст. (за картою 1820 р.)



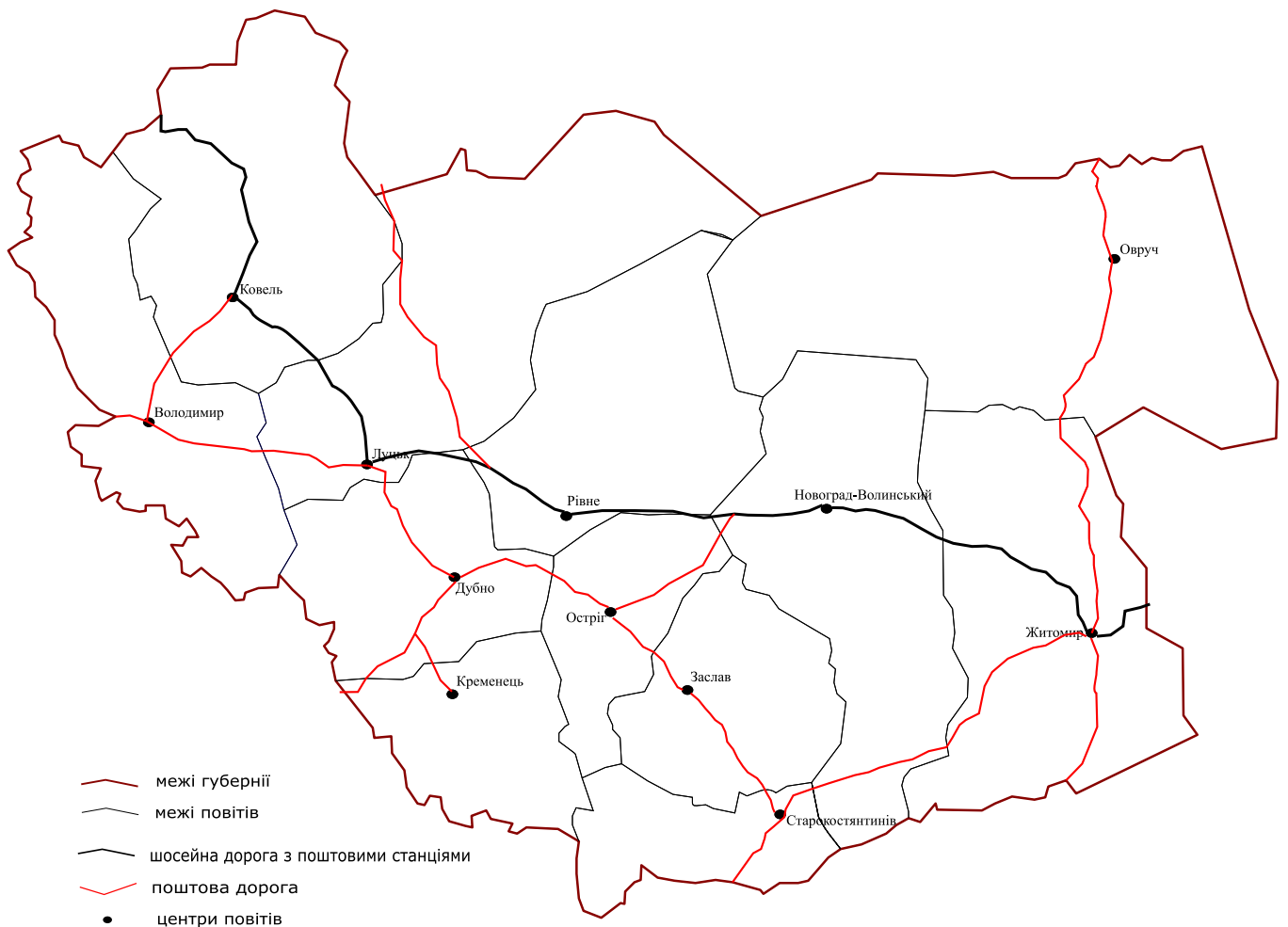
На карті 1832 р. (див. рис. 3) усі поштові дороги, які в мапах 1809 і 1820 рр. були диференційовані на головні, губерньські та повітові, об'єднані в одну категорію³³. Тому простежити статус розвитку найбільших доріг у 1820-х роках не вдалося. Тим не менше, принципових змін у статусі доріг губернії не відбулося. За даними, якими володів київський генерал-губернатор, протяжність головної поштової дороги у 1834 р. складала більше 500 верст³⁴.

Рис. 3. Карта-схема дорожньої системи Волинської губернії у 30-х роках XIX ст. (за картою 1832 р.)



На відомій карті Стрельбицького 1867 р. (див. рис. 4) дороги Волині структуровані на 1) шосейні з поштовими станціями, 2) поштові, 3) великі проїжджі та 4) польові. До першої категорії увійшов лише один шлях на території Волині, який, утім, проходив магістраллю через усю губернію. Він сполучав Брест-Литовський – Ратно – Буцинь – Ковель – Голоби – Луцьк – Клевань – Рівне – Корець – Новоград-Волинський – Соколів – Житомир (ішла далі на захід до Києва)³⁵. Ці дані підтверджуються свідченнями очевидців про побудову Київсько-Брестської мошеної каменем дороги приблизно в 1862-1864 рр.³⁶. У список поштових було включено такі дороги: 1) Володимир – Турійськ – Ковель; 2) Устилуг – Володимир – Торчин – Луцьк; 3) Луцьк – Дубно; 4) Любешів (Мінської губернії) – Маневичі – Колки – Журовичі – Клевань; 5) Радивилів – Дубно (із окремим відгалуженням до Кременця) – Варковичі – Остріг (із окремим сполученням з Рівним) – Гоща (біля якої проходило Київсько-Брестська шосе); 6) Остріг – Заслав – Староконстянтинів (і далі на південь до Подільської губернії). Серед важливих змін слід виділити переведення губернської поштової дороги Новоград-Волинський – Староконстянтинів до категорії великих проїжджих. Натомість до списку поштових доріг було включено шлях Житомир – Чуднів – Любар – Староконстянтинів³⁷. Такі зміни відбувалися відповідно до процесів розвитку транспортної системи губернії, адже повітовому центру Староконстянтинову було набагато важливіше мати гарне сполучення з губернським центром, аніж з іншим осередком повітової влади (Новоград-Волинським).

Рис. 4. Карта-схема дорожньої системи Волинської губернії у 60-х роках XIX ст. (за картою 1867 р.)



Дороги із цієї категорії входили до переліку головних, губернських та повітових поштових доріг у попередні десятиліття. Очевидно, їх і надалі використовували досить інтенсивно, однак побудова Київсько-Брестського шосе змістила акценти у транспортній системі Волині. Південні повіти, що і надалі мали найбільшу густину ґрунтових шляхів на одиницю площі, деякою мірою відійшли на другі ролі у цьому аспекті. Привертає увагу зменшення значення у транспортній системі таких повітових центрів, як Кременець, Дубно, Заслав, Остріг, Старокостянтинів, які були одними з найважливіших дорожніх вузлів у першій половині XIX ст.

За картою 1871 р. серед важливих змін слід виділити побудову дороги Торчин – Луцьк³⁸, що показує тенденцію подальшої транспортної еволюції в губернії. Можна припустити, що у подальшому шлях, який сполучав Волинь з Польщею (через Устилуґ – Володимир – Луцьк) зберігав одне з найважливіших значень.

Експлуатація доріг. Реальний стан доріг визначався багатьма факторами місцевого характеру. Проте існували стандарти якісних характеристик доріг, що визначалися центральною владою. Наприкінці XVIII ст. сенатом був затверджений указ, де зазначалося, що ширина та характер дороги повинна визначатися «по мірі прямої необхідності»³⁹. Нечіткість у формулюванні ключових критеріїв доріг створювало передумови для неякісної побудови та ремонту доріг. На початку XIX ст. ситуація дещо змінилася. За указами 1816 та 1817 рр., були сформульовані чіткі вимоги до побудови та ремонту доріг. Саме на них орієнтувалися відповідальні за стан шляхів особи. У 1816 р. уряд відзначав підняття висоти доріг та поглиблення і розширення каналів біля них як способи покращення їх якості. Тоді ж були створені зразки креслень для побудови доріг на різних типах ґрунту (піщаному, болотистому і

т.д.)⁴⁰. Окрім того, головні дороги повинні були мати ширину 6 сажнів (приблизно 12,8 м), з яких на обочину відводили трохи більше 4,3 м з обох сторін (по 2,15 м на кожній), а власне на дорогу – біля 8,56 м⁴¹. Дороги повинні були бути позначені виритими по бокам від неї рівними та прямими канавами, куди повинна була стікати вода з дороги. Сама дорога повинна була мати дещо більшу висоту, її поверхня – бути прямою, не містити значних випуклостей, вибоїн, ритвин та слідів великих проїздів, що, зазвичай, називалися «коліями». У болотистій місцевості, яка, зокрема, переважала у північній частині Волині, дорогу рекомендували зміцнювати т. зв. «фашинами» – перев'язаними пучками хмизу, який засипали сухою землею та дрібним каменем, а зверху – піском. Така дорога була досить міцною при умілому догляді за нею. Південна Волинь мала принципово інший типовий рельєф місцевості – досить часто тут була горбиста місцевість. Це зумовлювало інші проблеми у побудові та догляді за дорогами і, відповідно, підходи до їх вирішення. Коли дорога проходила по такій місцевості, потрібно було зрівнювати пагорби та улоговини, а канали біля доріг робити глибшими⁴². За наказами 1817 р., за обочинами біля доріг потрібно було саджати дерева, проте в 1832 р. вирішили зробити обов'язковими садження лише кущів⁴³.

Якісно іншими були шосе, яких особливо багато було побудовано в 40 – 50-х роках ХІХ ст. Їх викладали не тільки піском та землею, але також обов'язково щебенем⁴⁴. Одним з таких шосе стала дорога, що сполучала Київ та Брест та йшла через усю Волинську губернію.

Важливим елементом експлуатації та зовнішнього вигляду доріг були верстові стовпи, що показували відстань між станціями. Усі знаки, де містилася інформація про відстань до міст та подібне, рекомендували знімати. На перехрестях встановлювали стовпи з позначенням інформації, куди яка дорога веде. На рубежах повітів розміщували відповідні круглі за формою таблички з інформацією про межу відповідного повіту. Схожим чином визначали і межі губерній, з тією відмінністю, що стовпи на таких місцях робили переважно з каменю. Обабіч доріг рекомендували саджати липи, осики, берези, тополі, в крайньому випадку – лозу⁴⁵ (з 1832 р. – кущі⁴⁶). Біля переправ встановлювали стовпи з позначенням про розміри оплати за перевезення людей та вантажів. Мости укладали тесаними колодами⁴⁷. Орієнтовна ширина мостів складала 9 аршинів (6,4 м)⁴⁸.

Разом із тим, місцеві особливості визначали вигляд та якісні характеристики малих та незначних доріг. Цінним є опис дороги, віднесеної до переліку «проїжджих великих доріг» (найменш важливих із позначених на картах), у «Спогадах» відомого польського письменника Ю. Крашевського, що датовані 1840 р. Дорога між Чарторийськом та Колками, яка в атласі Пядишева 1827 р. віднесена саме до таких доріг, описана так: «Проїхавши, як воно завжди на Поліссі, трохи лісів і пісків, ми дісталися Колок...». Інші дороги такого типу описані наступним чином: «Понад дорогами вигляд лісів сумний, бо ж ближче до людей вони винищені і поварварському понівечені...». Дороги Полісся, зокрема північної та північно-східної частини губернії були найменш придатними для подорожей. Ю. Крашевський переказав опис дороги біля верхньої течії р. Стир (суч. с. Серники Зарічненського району Рівненської області) представником місцевої чиншової шляхти: «...тільки кілками для безпечності обтикана дорога. Між ними їхати й триматися, а якщо крок у бік – пропадеш»⁴⁹. Хоча на поміщиків та селян, що проживали не далі 15 верст від дороги, був покладений обов'язок догляду за шляхами⁵⁰, стан доріг локального значення, особливо у північній частині, залишався поганим.

Організація подорожей. Коротко проаналізуємо вплив доріг на організацію подорожей представників дворянства та селянства. На поштових дорогах в межах губернії були поштові станції, що знаходилися на відстані 20-30 верст (приблизно 21-32 км) одна від одної⁵¹. На таких станціях можна було відпочити, найняти перевізника або перезапрягти коней. Проте, цією

послугою можна було скористатися за окрему плату. За указом імператора, у 1816 р. було встановлено ціна в 0,5 коп./версту із однієї запряженої тварини⁵². Загалом, це підтверджується даними, які наводить Я. Охоцький. Він згадував, що ціна за перевезення поштовими бричками на Волині на початку XIX ст. була 1 злотий та 1 грош за милю⁵³. Закономірно, що таким способом користувалися лише заможні представники тогочасного соціуму. За статистичними даними, у 1863 р. на Волині було 69 поштових станцій, в яких було 2042 коней (орієнтовно по 30 коней на кожній станції)⁵⁴. За законом, поштові станції здавали в оренду на певний термін. У «Спогадах» Я. Охоцького описано організацію таких станцій у кінці XVIII ст. За його словами, станції та коней утримували представники незаможної шляхти⁵⁵. Однак, на практиці ситуація досить часто була іншою. Нерідко цією справою займалися представники єврейської спільноти, хоча з 1824 р. їм було заборонено утримувати будь-які заклади на великих дорогах, у тому числі поштові станції⁵⁶. Сучасники відмічали порядок, пунктуальність та гарну організацію у роботі станцій⁵⁷.

Тим не менше, у переважній більшості волинська шляхта намагалася не бути залежною від поштових станцій, бо це було ненадійно (інколи коней могло не виявитися на станції або ж їх могли не дати у користування через різні причини). Тому представники шляхти намагалися по можливості організувати подорож своїми силами⁵⁸. У листі волинського губернатора Б. Гіжицького на початку (орієнтовно січень-лютий) 1816 р. Ю. Джевецькому було надано досить детальні вказівки, які стосувалися організації таємного приїзду російського імператора Олександра I до Варшави в березні 1816 р. (під іменем котрогось із генералів). Як планувалося, із Варшави монарх повинен був їхати на Волинь на військові збори, тому організація поїздки турбувала волинського губернатора. Зокрема, деякі аспекти стосувалися поштових станцій. У цьому листі згадуються утримувачі станцій та писарі, які повинні були мати понаднормово по 12 коней на кожній станції спеціально для перевезення Олександра I. Потрібно було також відібрати кращих візничих⁵⁹. Взагалі, на станціях зазвичай були коні, що призначалися для екстраординарних обставин. Наприклад, з 1797 р. на станціях, що знаходилися на головних поштових дорогах, для кур'єрів, які їхали з або в столицю, потрібно було утримувати додатково по 6–10 коней⁶⁰. Центральна влада покладала на губернаторів нагляд за дорогами та поштовими станціями і досить часто прислухалася до їхніх зауважень та пропозицій. Зокрема, з ініціативи волинського губернатора у 1808 р. було побудовано додатково дві поштові станції на головній поштовій дорозі: одна – між станціями Пулин та Несолоним, друга – між Ратним та Брест-Литовським. Їх утримання повинно було складати 8 900 руб. в рік. Однак, у порівнянні з прибутками від поштових станцій Волинської губернії (62 000 руб.) це була незначна частина видатків⁶¹.

Наприкінці XVIII – у першій половині XIX ст. привілейовані верстви використовували для подорожей такі види рухомих засобів: карети, «напівкриті» і «угорські вози», брички, фаєтони, «колиски» та ін.⁶². У них запрягали від двох до дев'яти коней у залежності від величини возу, кількості людей та додаткового вантажу. У зимовий період використовували звичайні сані, широкі низької висоти (гринджоли) і широкі нормальної висоти (розвальні)⁶³. У залежності від сезону та дороги, транспорт часом ламався. Зокрема, про зламаний віз фельдмаршала Суворова на межі Волині та Поділля йдеться в спогадах Ю. Джевецького⁶⁴. У середовищі шляхти було прийнято не полягатися на випадок (брати коней на поштових станціях), а, принаймні у випадках подорожей із сім'ями переїжджати двома возами (Дунін-Карвіцький згадує таку пожорож з батьком в гімназію у Люблінському воєводстві в 1844 р.)⁶⁵.

Для тих, хто рухався верхи на конях, дорожня ситуація була подекуди значно простішою. Верхи можна було проїхати там, де гужовий транспорт не міг цього зробити. Скажімо, Ю. Дзевецький згадував про поїздку шляхтича Пжесмицького з Варшави через Любомль наприкінці XVIII ст.⁶⁶. Карти 1809 і 1812 рр. не показують великих чи середніх за важливістю ґрунтових доріг між Люблінном та Любомлем у той час (можна було їхати тільки в об'їзд через Володимир або Брест-Литовський). Це свідчить про те, що Пжесмицький їхав польовими дорогами, які не знайшли свого відображення навіть на досить деталізованій «Великій карті Російської імперії» 1812 р.⁶⁷, або по полях та лісах.

Організація далеких подорожей у селян відбувалася набагато простіше. Є. Кітовіч описав це так: «Ідучи в далеку подорож, мали на запас кілька пар ликових постолів, і кожен селянин ніс своє, повішене на плечах»⁶⁸. Незважаючи на те, що цей опис відноситься до середини і другої половини XVIII ст., побут українських селян не зазнавав значних трансформацій у наступні десятиліття, тому можна припустити, що у цьому аспекті нічого не змінилося аж до кінця XIX ст.

Якісні показники доріг.

Тепер спробуємо описати якісні характеристики доріг Волині у цей час. Слід відмітити, що статистичні офіційні дані та карти Волинської губернії не завжди відповідали реальному стану доріг. Тому для опису реального стану шляхів ми використовували, в основному, описи сучасників. Ю. Крашевський описував стан доріг Волині як «найнещасніший». За його даними, станом на 1863 р. у губернії було 1269 верст (орієнтовно 1351 км) поштового тракту, 69 поштових станцій, в яких було 2042 коней (орієнтовно по 30 коней на кожній станції) для того, щоб була можливість перезапрягти транспорт⁶⁹. Крім того, карти показують нам в кілька разів більшу за кілометражем сітку доріг дрібного значення.

Якість доріг залежала, в першу чергу, від погоди. Дороги були мало придатними для якісного сполучення з вересня до квітня, за винятком морозних періодів зимою, коли земля замерзала. До деяких сіл можна було добратися тільки зимою, коли висихали чи замерзали усі водні перешкоди та болота⁷⁰, зокрема це було характерно для деяких поліських регіонів, особливо потерпав у цьому контексті Овруцький повіт.

Вкрай поганим був стан доріг весною та восени, зокрема із середини березня до середини травня та із середини вересня до початку морозів (зазвичай на початку грудня). У ці пори року під час великих дощів, дороги ставали важкопрохідними, а комунікація між населеними пунктами, особливо селами, надзвичайно ускладненою⁷¹. Тому в ці періоди традиційно запрягали на одного коня більше, ніж за звичай при таких самих навантаженнях⁷². Під час Листопадового повстання 1830–1831 рр. генерал Дверницький рапортував 22 березня 1831 р., що не міг рухатися зі своїм 4-тисячним корпусом (із Замостя на Волинь), оскільки, у результаті весняного підтоплення, дороги стали непрохідними, «а на полі, з'їхавши, коні западають по живіт»⁷³. У підсумку, він зі своїми силами затримався на шість тижнів та вступив на Волинь тільки на початку квітня 1831 р., що значною мірою визначило подальший хід повстання у губернії⁷⁴. Особливо складною була ситуація навесні та восени у північній частині губернії, де річки були повноводніші, а місцевість – болотистою⁷⁵.

Іншим фактором впливу на якість доріг була інтенсивність навантаження. Закономірно, що дороги, які були важливішими та інтенсивніше використовували, ремонтували частіше. Крім того, навантаження залежало від ширини коліс та санок. Держава стягувала з власників гужового транспорту, у який колеса та сани були широкими, лише половину дорожнього збору (0,25 коп./версту з коня)⁷⁶, оскільки навантаження на дорогу безпосередньо залежало від площі контакту.

Про швидкість сполучення дають певне уявлення окремі спогади С. Букара. Відстань від Дубна до Янушполя (суч. Івано-Піль Житомирської області) – приблизно 186 верст або майже 200 км найкоротшим шляхом – у липні 1797 р. він подолав бричкою за 3-4 дні⁷⁷. Таким чином, за день йому вдавалося проїхати орієнтовно від 50 до 65 км. Для поштових упряжок максимально допустимою восени була швидкість 8 верст/год, взимку – 10 верст/год, влітку – 12 верст/год. При цьому, зазвичай, поштові візники перевозили не далі ближньої станції, відстань до якої складала не більше 30 верст⁷⁸.

Можна припустити, що зміни у статусі доріг визначалися, насамперед, реальним станом доріг. Цілком закономірно, що влада виділяла кошти на ремонт доріг, що були найважливішими з точки зору торгівлі та комунікації. Інші ж втрачали свій статус, особливо якщо це стосувалося доріг, якими переставали користуватися через певні причини. Коли в 1803 р. волинська губернська влада здійснила огляд існуючих доріг, виявилось, що їхній стан на багатьох ділянках був незадовільним, а в деяких місцях, де вони за картами повинні були бути, їх не було зовсім⁷⁹. Однак, значною мірою, таку ситуацію на новоприєднаних до Російської імперії землях на межі XVIII – на початку XIX ст. можна пояснити певним вакуумом влади та неспроможністю російського уряду налагодити там якісний та своєчасний ремонт доріг.

Міжповітові комунікації. Поїздки в межах однієї губернії чи навіть Південно-Західного краю були досить типовим явищем для представників заможної частини нобілітету. Це було частиною річного циклу життя практично кожної із знатних волинських родин. Польський поміщик Ю. Дунін-Карвіцький, згадуючи про своє дитинство та юнацькі роки (1830-40-ві роки), писав про часті поїздки до родичів та друзів. Живучи в Мізочі (зараз село Рівненської області), вони часто бували у своїх друзів Сангушків в Слауті (зараз місто у Хмельницькій області), А. Косинського в Колодному (зараз село Тернопільської області), а також – у справах в Бердичеві, Кременці, Володимирі, Дубно⁸⁰. Подібно К. Козьмян описував поїздки до Тучина, Корця, Межиріччя, Луцька та ін.⁸¹.

Особливо цікавими видаються спогади сучасників про ярмарки в Дубно. За їхніми словами, уся або, принаймні, значна частина волинської шляхти з'їжджалася туди з сім'ями, веселилися, витрачали великі гроші і т.д. Тут відбувалися найзначніші торги в межах губернії. Сюди везли товари не тільки з усієї губернії, але й з-за кордону: Австрії, Польщі. Це все відбувалося після Різдва, приблизно на свято Трьох Королів (12 лютого) і тривало більшу частину посту (тобто до Пасхи)⁸². Можна припустити, що морози сприяли покращенню сполучення та торгівлі у цей час.

Дороги відігравали часто вирішальну роль у житті міст. На думку очевидців, саме завдяки вигідному транзитному становищі Луцька на перетині доріг, що сполучали Варшаву, Київ та Брест (в обхід поліських боліт), місто мало сильний позитивний фактор розвитку⁸³. З іншого боку, місто Овруч, будучи так само повітовим центром, але не перебуваючи на перетині важливих комунікацій (хоч і біля Великого Санкт-Петербурзького тракту), розвивалося в означений період досить слабо⁸⁴. Особливо виразно залежність розвитку міст від доступу до дорожніх комунікацій простежувалася наприкінці XIX – на початку XX ст. у зв'язку із прокладенням залізничної дороги.

Поряд із транспортуванням людей та товарів одним з головних об'єктів перевезень була інформація у вигляді листів, повідомлень, газет тощо. За рапортом чиновника з особливих доручень Позняка київському генерал-губернатору Д. Бібікову від 4.08.1848 р., польські дворяни читали заборонені газети і журнали, що виходили за кордоном. Завдяки цьому, вони

добре знали про головні події в європейському суспільстві. Звідси він робив висновок, що кордон охоронявся дуже погано⁸⁵.

Загалом, розвиток ґрунтових шляхів Волинської губернії у зазначений час визначався традиційними для регіону факторами регіонального та загальноімперського характеру, зокрема природно-кліматичними умовами, нерівномірністю у заселенні та економічному розвитку губернії, особливостями адміністративно-територіального поділу та політики влади у цьому напрямку. У кінці XVIII – середині XIX ст. на Волині існувала система ґрунтових шляхів, яка не зазнала значних трансформацій у порівнянні з XVIII ст. Серед найважливіших змін у статусі доріг до 70-х років XIX ст. слід виділити зростання ролі дороги, що вела з Польщі через Устилуг – Володимир-Волинський – Луцьк із одночасним зменшенням – шляхів у південно-західній частині губернії (Радивилів – Кременець – Остріг – Корець; Радивилів – Дубно – Остріг – Корець). При цьому дорога між Корцем – Новоград-Волинським – Житомиром постійно мала першочергове значення для губернії. Окремо слід відмітити побудову Київсько-Брестського шосе (Брест – Ковель – Луцьк – Рівне – Корець – Новоград-Волинський – Житомир) у 50-х – першій половині 60-х років XIX ст., що значно вплинуло на розвиток транспортної системи Волині.

У цьому контексті перспективними вважаю такі суміжні напрями дослідження: 1) розвиток ґрунтових шляхів у контексті комунікативних змін кінця XIX – початку XX ст. (зокрема використання залізничного сполучення, телеграфу та ін.); 2) діяльність поштової служби у Волинській губернії; 3) взаємовплив розвитку внутрішньої і зовнішньої торгівлі, з одного боку, та ґрунтових шляхів, – з іншого, у Волинській губернії.

¹ Пришляк В. До питання про торговельні комунікації та митні системи українських земель першої половини XVIII століття / В. Пришляк // Записки НТШ. – Т. ССXL: Праці Комісії спеціальних (допоміжних) історичних дисциплін. – Львів, 2000. – С. 376-395.

² Прищепя О. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. / Олена Прищепя. – Рівне : ПП ДМ, 2010. – 287 с.

³ Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое (далі – ПСЗРИ-1). Т. XXX. – № 23996.

⁴ Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863. Krótkie opisanie gubernii Wołyńskiej pod względem jeograficznym i statystycznym przez F. N. – Drezno, Druk i nakład J. I. Kraszewskiego, 1870. – с. 95.

⁵ Статистические таблицы о состоянии городов Российской империи, Великого княжества Финляндского и Царства Польского, составленные в статистическом отделении Совета Министерства внутренних дел. – СПб.: в тип. К. Крайя, 1842. – с. 6-7.

⁶ Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863... – с. 44.

⁷ ПСЗРИ-1. Т. XX. – № 14392, п. 230, 236; ПСЗРИ-1. Т. XXI. – № 15127.

⁸ ПСЗРИ-1. Т. XXIX. – № 19279; ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.

⁹ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23996.

¹⁰ ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.

¹¹ ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180, ПСЗРИ-1. Т. XXXVIII. – № 28157, ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.

¹² ПСЗРИ-1. Т. XXXVIII. – № 28157; ПСЗРИ-1. Т. XXVI. – № 19935; ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.

¹³ ЦДАУК, спр. 1519... – арк. 53 зв.–54.

¹⁴ Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе (далее – ПСЗРИ-2). Т. VIII. – № 6680.

¹⁵ ПСЗРИ-2. Т. VII. – № 5306.

¹⁶ ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180; ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361; ПСЗРИ-2. Т. VIII. – № 6680.

¹⁷ ПСЗРИ-2. Т. VIII. – № 6680.

¹⁸ Stecki T. Łuck starożytny i dzisiejszy / T. Stecki. – Kraków, 1876. – с. 117.

¹⁹ ПСЗРИ-2. Т. XXIX. – № 28607.

²⁰ Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863... – с. 94-95.

-
- ²¹ Пришляк В. До питання... – с. 376-377.
- ²² Пришляк В. До питання... – с. 376-390.
- ²³ Pamiętniki Jana Duklana Ochockiego. T. 1. – Warszawa : Druk. Et. Nicz i S-ka, 1910. – 148 s.; Koźmian K. Pamiętniki obejmujące wspomnienia od roku 1780 do roku 1815. Oddział I. – Poznań : Nakładem Jana Konstantego Zupańskiego, 1858. – 345 s.
- ²⁴ Дорожная карта Российской Империи со всеми почтовыми и проселочными проезжими дорогами, способными для кратчайшего проезда вообще всякому, а также нужными для провозу товаров, торгующему купечеству и прочим промышленникам. Сочинена в 1809 году. – [Режим доступа] : http://www.etomesto.ru/map-atlas_1809 від 30.09.2017 р.
- ²⁵ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23996.
- ²⁶ Дорожная карта Российской Империи... Сочинена в 1809 году.
- ²⁷ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23996.
- ²⁸ Дорожная карта Российской Империи... Сочинена в 1809 году.
- ²⁹ Географический атлас Российской Империи, царства Польского и Великого Княжества Финляндского. Автор В.П. Пядышев. 1820-1827. – СПб. : Издательство Академии наук, 1820-1827. – с. 3; Hoffman J. Wołyń w 1831 r. // Rocznik Wołyński. T. II. Nakładem Wołyńskiego zarządu okręgowego nauczycielstwa szkół powszechnych. – Równe, 1931. – S. 149-188.
- ³⁰ Diariusz sejmu z r. 1830-1831. Wydał Michał Rostworowski. T. 5. Od 20 czerwca 1830 do 21 lipca 1831. – Kraków, 1911. – s. 49.
- ³¹ Географический атлас Российской Империи... – с. 3.
- ³² ПСЗРИ-1. Т. XXXVI. – № 28030.
- ³³ Специальная карта Западной части Российской Империи, составленная и гравированная в 1/420000 долю настоящей величины при Военно-Топографическом Депо, по время управления генерал-квартирмейстера Нейдгарта под руководством генерал-лейтенанта Шуберта. – СПб, 1826-1840. – л. XXXIII, XXXIV, XXXIX, XL.
- ³⁴ ЦДІАУК, Ф. 442. Канцелярія Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора. 1796–1916 рр., оп. 1, спр. 1519. Донесення подільського і волинського цивільних губернаторів Миколі I, представлення, відомості та інші матеріали про стан Подільської і Волинської губерній, 1834 р. – арк. 53 зв.–54.
- ³⁵ Специальная карта Европейской России... - л. XXXIII, XXXIV, XXXIX, XL.
- ³⁶ Stecki T. Łuck starożytny i dziesięcyszy... – с. 117.
- ³⁷ Специальная карта Европейской России... - л. XXXIII, XXXIV, XXXIX, XL.
- ³⁸ Почтовая карта Европейской России издания Алексея Ильина. – СПб : издательство почтового департамента, 1871. – л. 7.
- ³⁹ ПСЗРИ-1. Т. XXI. – № 15127.
- ⁴⁰ ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361, п. 2.
- ⁴¹ ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.
- ⁴² ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180.
- ⁴³ ПСЗРИ-2. Т. VII. – № 5306.
- ⁴⁴ ПСЗРИ-2. Т. XXVI. – № 25654.
- ⁴⁵ ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180.
- ⁴⁶ ПСЗРИ-2. Т. VII. – № 5306.
- ⁴⁷ ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180.
- ⁴⁸ ПСЗРИ-2. Т. VII. – № 5306.
- ⁴⁹ Крашевський Ю. Спогади з Полісся, Волині і Литви / Ю. Крашевський; перекл. з польської та прим. В. Шабаровського. – Луцьк : ПВД «Твердиня», 2012. – с. 51, 60, 64.
- ⁵⁰ ПСЗРИ-1. Т. XXXIV. – № 27180.
- ⁵¹ ПСЗРИ-1. Т. XXIV. – № 17744.
- ⁵² ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.
- ⁵³ Pamiętniki Jana Duklana Ochockiego. T. 2. – Warszawa : Druk. Et. Nicz i S-ka, 1910. – s. 141.
- ⁵⁴ Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863... – с. 94-95.
- ⁵⁵ Pamiętniki Jana Duklana Ochockiego. T. 2... – с. 141.

-
- ⁵⁶ ПСЗРИ-1. Т. XXXVIII. – № 29420.
- ⁵⁷ Pamiętniki Jana Duklana Ochockiego. Т. 2... – с. 141.
- ⁵⁸ Dunin-Karwicki Józef. Wspomnienia Wołyniaka / Józef Dunin-Karwicki. – Lwów : Nakładem księgarni Gubrynowicza & Schmidta, 1897. – s. 83-84.
- ⁵⁹ Pamiętniki Józefa Drzewieckiego. Spisane przed niego samego (1772–1852). – Kraków : Drukarnia Uniwersytetu Jagiellońskiego, 1891. – s. 241-242.
- ⁶⁰ ПСЗРИ-1. Т. XXIV. – № 17744.
- ⁶¹ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 22988.
- ⁶² Pamiętniki Józefa Drzewieckiego... – s. 6.
- ⁶³ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23068.
- ⁶⁴ Pamiętniki Józefa Drzewieckiego... – s. 38.
- ⁶⁵ Dunin-Karwicki Józef. Wspomnienia Wołyniaka – с. 83-84.
- ⁶⁶ Pamiętniki Józefa Drzewieckiego... – s. 28.
- ⁶⁷ Carte de la Russie Europeenne en LXXVII feuilles executee au Depot general de la Guerre. – Paris, 1812. – [Режим доступу] : http://www.etomesto.ru/map-atlas_1812/?x=169.475916&y=83.698191 від 30.09.2017 р.
- ⁶⁸ Kitowicz J. Opis obyczajów za panowania Augusta III. Tom I. Wydanie drugie. – Petersburg i Mohylew, Nakładem B. M. Wolffa, 1855. – s. 122.
- ⁶⁹ Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863... – s. 94-95.
- ⁷⁰ Карашевич П. Нарис історії Православної церкви на Волині : репринтне вид. / П. Карашевич ; упор. Гулько Г. Я., Пасюк І. М. – Луцьк : ПВД «Твердиня», 2010. – 87-91; Сивіцький М. Історія польсько-українських конфліктів. У 3 т. Т. 1 / Микола Сивіцький ; пер. з пол. Є. Петренка. – К. : Вид-во ім. Олени Теліги, 2005. – 63.
- ⁷¹ Koźmian K. Pamiętniki ... – s. 314; Hoffman J. Wołyń w 1831 r... – s. 159.
- ⁷² ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23068.
- ⁷³ Hoffman J. Wołyń w 1831 r... – s. 164.
- ⁷⁴ Pamiętniki kasztelana Narcyza Olizara. Rok 1831. – Warszawa : Drukarnia Ed. Nacz. i S-ka, 1907. – s. 110-111, 114.
- ⁷⁵ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 22874.
- ⁷⁶ ПСЗРИ-1. Т. XXXIII. – № 26361.
- ⁷⁷ Pamiętniki domowe zebrane i wydane przez Michała Grabowskiego. – Warszawa, 1845. – s. 56-57.
- ⁷⁸ ПСЗРИ-1. Т. XXX. – № 23068.
- ⁷⁹ Гончарук Т. Транзит західноєвропейських товарів через Наддніпрянську Україну першої половини ХІХ ст. / Т. Г. Гончарук ; за ред. чл.-кор. НАН України О. П. Реєнта. – Одеса : Астропринт, 2008. – с. 34-36.
- ⁸⁰ Dunin-Karwicki Józef. Wspomnienia Wołyniaka... – с. 71-82, 155-156.
- ⁸¹ Koźmian K. Pamiętniki... – s. 295-320.
- ⁸² Dunin-Karwicki Józef. Wspomnienia Wołyniaka... – s. 71-82; Wołyń i jego mieszkańce w r. 1863... – s. 93-95.
- ⁸³ Stecki T. Łuck starożytny i dziesięcyszy... – s. 117.
- ⁸⁴ Прищепя О. Міста Волині... – с. 55.
- ⁸⁵ ЦДІАУК, Ф. 442. Канцелярія Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора. 1796–1916 рр., оп. 798, спр. 267. Справа про командування чиновника з особливих доручень в Київську, Подільську і Волинську губернії для спостережень за наглядом краю, 1848 р. – арк. 5.