

Б9296
9(с2)
Т473

РАЇСА ТИШКЕВИЧ



САРНУ

ЗМІСТ

В краю лісів та боліт.....	5
Сарненські легенди	7
Погляд у минуле.....	9
Заснування Сарн	19
Події Першої світової війни.....	37
Сарненщина в роки визвольних змагань 1917-1921 років	43
Життя міста за Другої Речі Посполитої.....	53
Роки лихоліття 1939 – 1945 рр.....	82
Відбудова Сарн	104
Сьогодення міста.....	123
Відомі люди в Сарнах	179

ЗАСНУВАННЯ САРН

Політичні, військові та економічні інтереси Російської імперії в середині XIX століття диктували необхідність створення надійних шляхів сполучення, що дозволяють в країні з величезними просторами регулярно переміщати великі маси вантажів з мінімальною затратою сил і засобів.

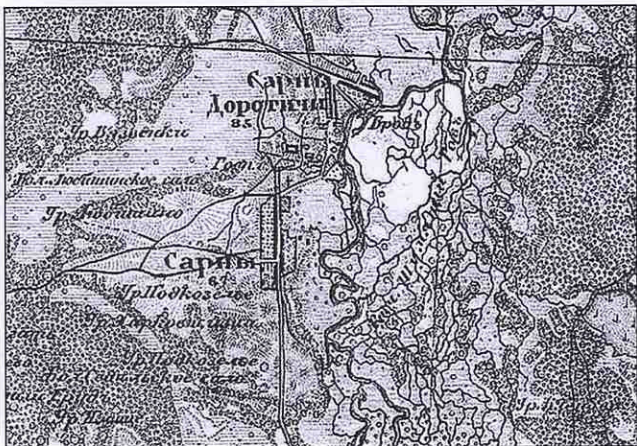
Протягом 1883–1884 рр. царським урядом Росії велися посилені роботи зі створення цілої мережі стратегічних залізниць на Поліссі та Привіслянському краї. Особливою нарадою, що відбулася 14 лютого 1883 р. за особистим головуванням царя, проект залізниці був призначений для реалізації в трирічний термін. Входила в мережу Поліських залізниць лінія Вільно–Рівне з гілками Барановичі–Білосток і Пінськ–Гомель. Велика частина дороги прокладалась Поліськими болотами, насипи на болотах складали 38 відсотків усієї кількості земляних робіт. Поліська залізниця вводилася в експлуатацію в міру готовності ділянок.

Незважаючи на великий обсяг робіт і примітивну техніку будівельних робіт, будівництво Вільно–Рівненської залізниці здійснювалось досить швидко. Роботи зі спорудження ділянки були розпочаті 12 липня 1883 р. На ділянці Вільно–Лунинець рух потягів боло відкрито 30 грудня 1884 р. На ділянці Лунинець–Сарни 101 верста (2 серпня 1885 р.).

У 1886 р. Вільно–Рівненська і Пінська залізниці перейменовані в Поліську залізницю, які проходили по Віленській, Гродненській, Мінській, Волинській, Могилевській, Чернігівській та Орловській губерніях.

У 1885 р. на ділянці залізниці Рівне–Лунинець був закладений полустанок, невеличке дерев'яне приміщення. Так і з'явилась на карті поліської залізниці маленька станція «Сарни», яка була спроектована і побудована як залізнична станція III класу. В одноповерховому дерев'яній, критій залізом, пасажирській будівлі розміщувалися квиткова і багажна каси, зал для очікування пасажирів і службові приміщення. Станція мала систему водопостачання для поповнення водою паровозів, вантажну рампу. Також був облаштований телеграф.

Для працівників станції почали будувати житло, помітно почала зростати і чисельність населення. Отож, подальший розвиток селища був тісно пов'язаний із залізницею.



Сарни на топографічній карті 1889 р.



Сарни. Костел Св. Антонія в Доротичах у володінні генерала Дорожинського.
Листівка, поч. XX ст.

Свою назву станція отримала від найближчого поселення – села Сарни. Це село, яке знаходилося на віддалі п'яти кілометрів і мало давню історію. Дослідники вказують на існування тут поселення ще у XV ст. Згадка пов'язана з наданням у 1442 р. маєтностей Денискові Мукосійовичу польським



Доротицька церква на березі р. Случ.
Листівка, поч. XX ст.

королем Казимиром Ягайловичем в переліку яких вказано «Сернь на Случі»¹⁰. І другий лист Волинського губернського правління Київському військовому Подільському і Волинському генерал-губернатору від 24 жовтня 1845 р. про те, що с. Сарни надано статус містечка і дано право проведення торгів і ярмарок. (Центральний історичний архів).

М. Теодорович зазначає, що с. Сарни має і другу назву – Доротичі. Він подає опис церкви, яка була побудована в 1725 р. за кошти поміщика Антонія Прушинського¹¹. При церкві с. Сарни було церковно-приходське опікунство (попечительство), яке існувало з 1872 р. Тут було два водяних млини, що належали євреям. Крім того, зазначено, що у селі була католицька каплиця.

Інший відомий дослідник Волинського Полісся Олександр Цинкаловський подає наступну інформацію: «Колись місцевість Сарни звалась Доротичами. В кінці 19 ст. там було 193 двори і біля 1600 жителів, в тому числі 59 римо-католиків, 60 жидів, дерев'яна церква 1725 р., початкова школа, два водяні млини. За переписом 1911 р. «...в м. Сарнах було 5048 жителів, суд, пошта, телеграф, ремонтні майстерні при залізничному депо (197884 руб. річної продукції), двокласна школа, земська лічниця, залізнична лічниця, 4 акушерки, аптека, 2 аптечні склади, 106 крамниць, 2 горілчані крамниці, 3 лікарні, 1 ветлікар, 2 дантисти, 3 готелі, кредитне товариство, паровий млин

¹⁰ Собчук В. Д. Від коріння до крони: Дослідження з історії князівських і шляхетських родів Волині XV – першої половини XVII ст. – Кременець: Кременецько-Почаївський державний історико-архітектурний заповідник, 2014. – С. 179.

¹¹ Теодорович Н. И. Историко-статистическое описание церквей и приходов Волынской епархии. Т. 2: Дубенский, Овруцкий, Ровенский уезды. – Почаев, 1888. – С. 622.



Прокладання Поліської залізниці

(40000 пуд. річної продукції), судовий оборонець, земська випозичальня сільськогосподарських машин, друкарня, фотограф, і 12 ярмарків щорічно»¹².

У неймовірно тяжких умовах довелося працювати будівельникам залізниці: непрохідне болото, густий ліс, відсутність механізації. Кирка та лопата були основними знаряддями праці, тягловою силою – коні. При прокладанні залізничного полотна потрібно було зробити просіку, завезти і насипати до 5 млн. куб. метрів ґрунту. В зв'язку з тим, що через болота не можна було використати транспорту, ґрунт носили вручну на носилках. У бараках, де жили будівельники, панували тиф, дифтерія та інші інфекційні хвороби.

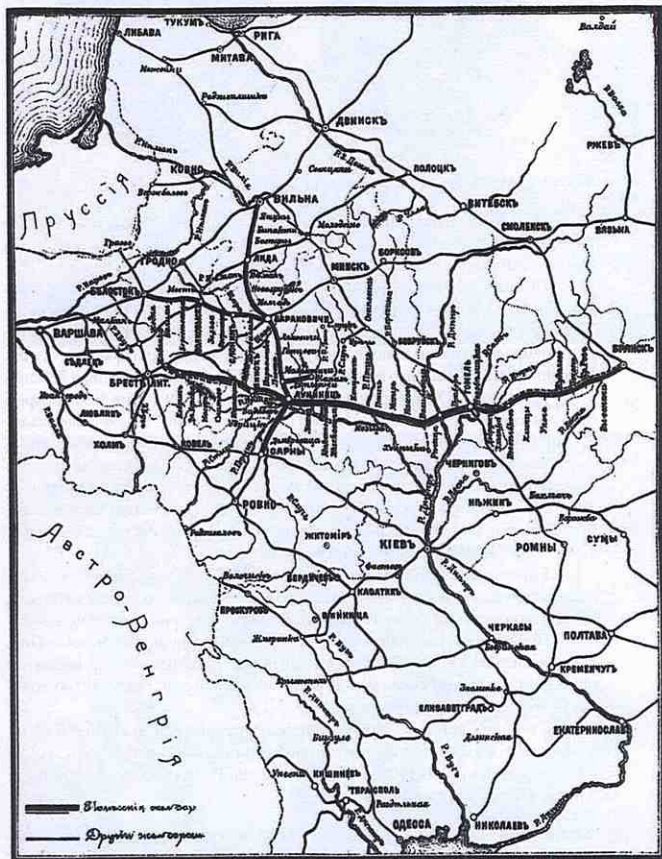
Але, незважаючи на такі тяжкі умови, селище поблизу станції швидко виросло. Життя тут було досить одноманітне. Навколо торфовища, болота.

Взимку чути було виття вовків. Влітку жителі збирали щедрі дарунки лісу – ягоди, гриби. Виявилось, що місцевість багата на будівельні матеріали, які використовувались для спорудження будинків.

Поліські залізні дороги будувалися зі стратегічних міркувань. Спочатку передбачалося, що рух буде відкриватися тільки у воєнний час. Потім мали намір здійснювати рух тільки в денний час, по 3 пари потягів на добу. І тільки при остаточному розгляді питання вирішили експлуатувати дороги звичайним порядком.

¹² Цинкаловський О. Стара Волинь і Волинське Полісся (Краєзнавчий словник – від найдавніших часів до 1914 р.). У 2-х т. – Т. 2. – Вінніпер, 1986. – С. 340–341.

КАРТА ПОЛЬСКИХ ЖЕЛѢЗНЫХ ДОРОГЪ.



Карта Польської залізниці. Карта, 1910 р.



Медаль в пам'ять будівництва Поліської залізниці в 1884 – 1887 рр.

Поліська залізниця поділялась на ділянки Вільно–Сарни, Білосток–Барановичі, Брест–Брянськ. Ділянка Вільно–Сарни служила, головним чином, для пасажирського руху потягів між Петербургом, Києвом і Одесою.

Першим начальником Вільно–Рівненської та Пінської, а потім Поліських залізниць був інженер шляхів сполучення Іван Іванович Ходоровський. Потім цю посаду займали інженер шляхів сполучення Василь Миколайович Коковцев, інженер шляхів сполучення Олександр Юлійович Фріду, а з 10 серпня 1901 р. – інженер шляхів сполучення Володимир Павлович Рейслер.

На початку XX ст. життя в селищі пожвавилось. 9 квітня 1899 р. царем було дозволено прокладення ще однієї стратегічної лінії – Києво–Ковельської залізниці, з направленням її через Олевськ і станцію Сарни Поліських залізниць.

Спочатку її мали прокладати через Дубровицю. Але наштотхнулися на перепону – на приватні володіння графа Плятера, який не дозволив будівництво. Довелося пустити лінію через Сарни. Так станція Сарни стала пересіченням двох гілок: Київ–Ковель та Рівне–Вільно, поступово перетворюючись у важливий залізничний вузол Полісся.

Будівельні роботи розгорнулися навесні 1900 р. Укладання колії почалася майже одночасно з чотирьох пунктів дороги, до яких доставлялися матеріали, в тому числі зі станції Сарни Поліських залізниць в напрямку на Київ і Ковель.

Проведення і цієї лінії представляло значні труднощі з технічного боку. Західна частина Києво–Ковельської залізниці проходила по малонаселеній рівнинній місцевості Полісся, з величезними болотами, Будівництво нової гілки, було закінчено в 1902 р.

Станція Сарни, перетворившись в залізничний вузол, до 6 січня 1903 р. знаходилася в спільному користуванні двох доріг – Поліської та Південно-Західної¹³. В 1906 р. залізничу колію Рівне–Сарни приєднали до Південно-Західних залізниць¹⁴.

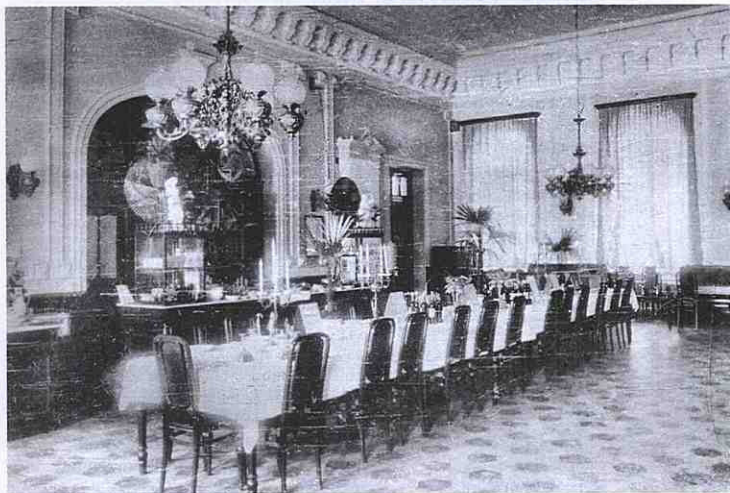
¹³ Служебный приказ № 251 от 2/XI 1902 года о введении в действие соглашения между Юго-Западными и Полесскими железными дорогами об общем пользовании станцией Сарны. РГИА, ф. 273, оп. 14, д. 468, л. 38–52, 1902 г.

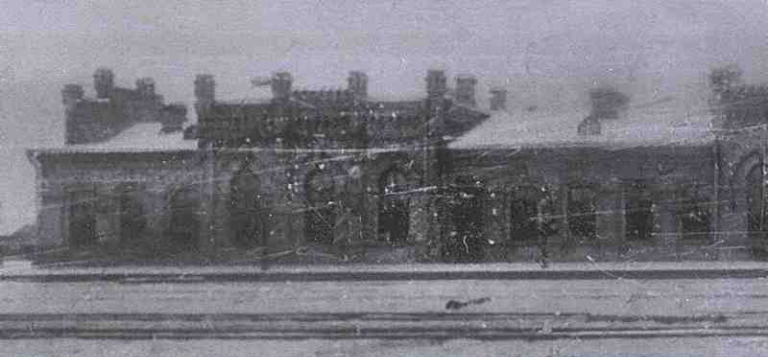
¹⁴ Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870–1995 гг. – Киев, 1995. – С. 52.



Вокзал станції Сарни. Фото, 1902 р.

Зал для пасажирів першого класу станції Сарни. Фото, 1902 р.





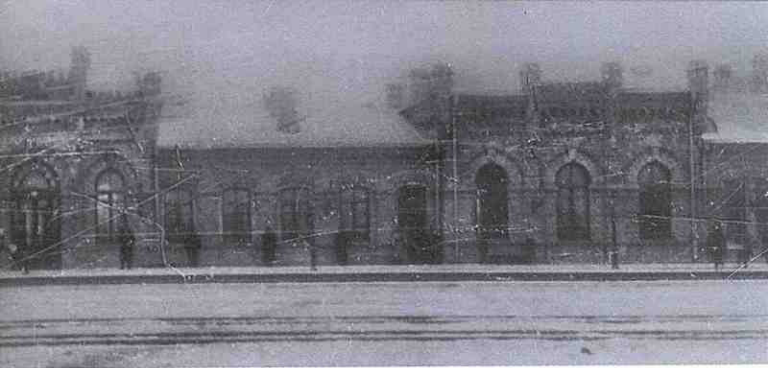
До цього часу стара пасажирська будівля зі службами, які знаходилися при ньому, вантажною рампою та деякі інші споруди Поліських залізниць були розібрані та побудовані нові.

Сарненський вокзал належав до станцій III класу і був побудований з цегли. Вокзали такого класу завжди були поділені на службові та пасажирські приміщення. Службові приміщення – кімнати начальника станції і його помічника, приміщення для пошти, лампова для зберігання ламп, свічок і ліхтарів, комора, каса, апаратна реле пристроїв сигналізації, приміщення чергового по станції. Пасажирські – зал очікування з круглими, так званими «утермарковськими» печами, касовий зал. У вокзалах III класу неодмінно був буфет з дерев'яною, обсіпаною землею льодовнею для зберігання провізії. Вокзали III класу обов'язково мали кам'яну чоловічу та жіночу вбиральні.

Пасажирські платформи робили з кам'яного щебеню або битої цегли, який заливали вапняним розчином. Біля кожного вокзалу влаштовувалися садки. Всі житлові та службові приміщення до відкриття дороги були «повністю мебльовані та обладнані квитковими ящиками і штемцелями, ваговим обладнанням, брезентами, вогнетривкими приладами, сигнальним інвентарем, інструментами, коцюбами, мітлами...».

Залізниця принесла в цей занедбаний край найкраще, що могла дати цивілізація. Уздовж станційних колій крім платформи і вокзалу височила водонапірна башта, яка підносилася над станцією, немов дзвіниця над монастирем. Важливішою рисою станції царського часу були дерев'яні огорожі та перила вздовж платформи і ряд освітлювальних ліхтарів на дерев'яних стовпах. Все це разом утворювало якийсь архітектурний ансамбль, за своїм облаштуванням і виглядом більше ні на що в суспільному житті не схоже.

Потрібно зазначити, що архітектура залізниць вимагала застосування особливих конструкцій – контрфорсів, що підсилюють балки, пілястрів і т.п. Крім того, вокзал, наприклад, зобов'язував поєднувати в одній будівлі службові, громадські та житлові функції, а також вимагав будівництва навісів, балконів, пристроїв пристанційних палісадників (садків). Для роботи



Вокзал станції Сарни. Фото, 1902 р.

залізниці були потрібні, звичайно, і суто службові будівлі – будки та сараї, сторожові будинку, казарми, пакгаузи, нефтекачки, які втім, по естетичній досконалості часто не поступалися будівлі вокзалу. Все це разом теж визначало самобутність, неповторність вигляду залізниці.

У 1897 р. у селищі уже налічувалося 2146 жителів. Згодом у пошуках роботи сюди прибуває багато народу, який використовують на спорудженні станції (1902 р.), вагонної дільниці, паровозного депо, майстерень, 35 будинків одноповерхового житла для залізничників. Так була започаткована перша вулиця з назвою Залізнична.

Ремісники, кустарі почали відкривати майстерні, торговці – лавки, перукарі – перукарні. Одних не залишала надія знайти роботу, інших – розгорнути комерційну діяльність. Жителі міста зводили будинки, що розміщувались на вулицях з простими назвами: Широка, Привокзальна, Крива, Грибова, Лісна, Дубова і т.д. Кожного ранку паровозний гудок будив і кликав на працю робочий люд.

Пожавлений рух поїздів на залізниці свідчив про те, що станція ввійшла в щоденний трудовий ритм. Містом керував староста, урядник і один поліцейський, що стежив за порядком. Почав функціонувати суд.

У другій половині XIX – на початку XX ст. нові поселення при залізничних станціях в подальшому все більше набувають міських ознак. Небажання царського уряду надати їм офіційного статусу міських поселень зводило нанівець найпростіші планувальні заходи, які вже тут здійснювалися.

Досить переконливий приклад можна навести стосовно селища Сарни. На початку XX ст. воно бурхливо розвивалося. У 1900 р. тут проживало 395 жителів. У селищі функціонувало 22 торгових заклади, для ведення справ у яких було придбано 23 торговельних свідоцтва на загальну суму 1198 руб. Земля, на якій знаходилося вказане селище, належала поміщику М. Дерюжинському, який разом із місцевими жителями активно домагався надання



Ремонтні майстерні на станції Сарни. Фото, 1902 р.

ЮГО-ЗАПАДНЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

ОЛУЖЕБНЫЙ ПРИКАЗЪ

292/1902 № 251.

2-го ноября 1902 года.

Г. КИЕВЪ.

Съединеніе въ дѣ-
лѣхъ соединенія
Юго-Западныхъ и Подольскихъ
железныхъ дорогъ въ
Сарнахъ, должно въ
согласіи съ настоящимъ
приказомъ.

Прилагаемое при семъ въ копій «согла-
шеніе между Юго-Западными и Подоль-
скими железными дорогами объ об-
ществе пользованіи станціей Сарны»,
вышшенное комитетомъ Управленія же-
лезныхъ дорогъ (по журналу отъ 9-го
октября 1902 года за № 8132) и утвер-
жденное Господиномъ Министромъ Путей
Связи, — предлагаю принять къ руко-
водству и точному исполненію съ 6-го ян-
варя будущаго 1903 года; до того-же
времени, т. е. до 5-го января включи-
тельно, пользованіе объединенною стан-
ціей Сарны должно производиться со-
гласно временнаго порядка, вырабо-

№ Службовый приказъ № 251.

тавшаго комитетомъ представителей Юго-Запа-
дныхъ и Подольскихъ железныхъ дорогъ 24 октября
сего 1902 года и вложеннаго въ протоколъ, ко-
торый при семъ прилагается, какъ дополнение къ
объединенному соглашенію.

Начальникъ дорогъ Инженеръ К. Немининъ.

Начальникъ Конторской Службы Хавылюковъ.

Начальникъ Службы Движенія Макаровъ.

Завѣдывающій Техническ. Отдѣ-
ломъ Службы Движенія Ф. Шандица.

ТВО. А. Н. КИРИЧЕНКО И ДР.

Службовий наказ № 251 про спільне користування ст. Сарни. 2 листопада 1902 р.

Сарнам статусу міського поселення. Саме з ініціативи його власника був виготовлений попередній проектний план майбутнього міського поселення¹⁵.

У 1900 р. в Сарнах побував волинський губернатор і особисто пересвідчився в тому, що селище має важливе значення як залізничний пункт. Його роль повинна була значно зрости з відкриттям руху поїздів на Києво-Ковельській залізниці, який мав розпочатися з 1902 р. На думку волинського губернатора, селище Сарни цілком заслуговувало статусу посади – міського поселення – із запровадженням тут спрошеного громадського управління.

¹⁵ Прищепа О. П. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. – Рівне: ПП ДМ. – 2010. – С. 81



Ремонтні майстерні на станції Сарни. Фото, 1902 р.

Однак київський генерал-губернатор так і не визнав за можливе надати Сарнам такого статусу у зв'язку з малою чисельністю його населення. Тому поміщику М. Дерюжинському було запропоновано здійснювати забудову й надалі з урахуванням розпланованих ним кварталів, вулиць і площ для того, щоб «у подальшому під час складання плану урегулювання майбутнього міського поселення не виникало ускладнень»¹⁶. Однак суттєво впливати на правильну забудову самих садиб із дотриманням усіх будівельних, санітарних і протипожежних норм поміщик не міг. Це мало б відноситися до обов'язків лише міського самоврядування. До того ж селище Сарни почало розширятися за рахунок селянських наділів, у межах яких житлова забудова здійснювалася без урахування жодного плану і навіть без вирівнювання вулиць.

Небажання центральної адміністрації визнати селище Сарни міським поселенням негативно впливало на його подальшу забудову.

Лише 3 липня 1917 р. постановою Тимчасового уряду Сарнам було надано офіційний статус позаштатного міста¹⁷.

На вузлових залізничних станціях, до яких належали і Сарни, було організоване медичне обслуговування працівників залізниці. Спочатку тут працював фельдшер Колишев, а вже в 1903 р. на станції було відкрито медпункт, де працювали лікар Бродова, два фельдшери та одна акушерка.

Праця стрілочників, складачів поїздів, зчіплювачів вагонів, ремонтників була виснажлива. Всі ремонтні операції виконувались вручну. Тому зароблені гроші давалися дорогою ціною. Часто накладалися штрафи. Все це викликало невдоволення робітників. Вони страйкували. В 1904 р. на ст. Сарни була створена група РСДРП, яка керувала революційними виступами трудящих. Новостворена організація тримала тісні зв'язки з більшовиками Мінська, Житомира, Києва, Москви. В жовтні–грудні 1905 р. хвиля революційних подій не обминула й Сарни, про що свідчать архівні матеріали, у яких

¹⁶ Прищеп О. П. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. – Рівне: ПП ДМ. – 2010. – С. 112

¹⁷ Басара Г. Б. Політичне та соціокультурне життя міст Великої Волині на початку української революції // Історія міст і сіл Великої Волині. Наук. зб. «Велика Волинь». – Житомир: ПП Косенко М. Г., 2002. – Т. 25. – Ч. 1. – С. 45.



Меморіальна дошка на будинку вокзалу про страйк залізничників. 1905 р.

знаходимо документи про страйк на Поліській залізниці у жовтні 1905 р.: рапорт коменданта ст. Сарни про страйк та телеграму коменданту з наказом розстрілювати машиністів за відмову водити поїзди, рапорт про страйк в грудні 1905 р. «Куля і багнет повинні бути в повному ході – не соромлячись наслідків», – це наказ із Києва полковника Яблонського коменданту ст. Сарни, – стріляти, хто тільки з'явиться з агентів на колії. Якщо з депо майстри не випускають паровозів, відкрити стрільбу і знищувати їх».

У лютому 1905 р. з'явився царський указ проти страйкарів. Але виступи залізничників

продовжувались. Російсько-японська війна і розруха, викликана нею, переповнили чашу терпіння народу. 14 грудня застрайкували всі залізничники, в наслідок чого на 3 год. було припинено рух усіх поїздів на дільниці Коростень – Сарни – Ковель та Луїнець – Сарни – Рівне.

14 грудня 1905 р. було видано указ сенату про вжиття особливих заходів для забезпечення руху поїздів. 19 грудня на залізничному транспорті вводиться військовий стан. У Сарнах призначено тимчасового військового коменданта. Ним став командир 2-ої бригади 2-ої кавалерійської дивізії генерал-майор Цуриков. Але ці заходи уряду не спинили залізничників. Вони продовжували страйкувати. 15 грудня 1905 р. начальник Південно-Західної залізниці видав наказ про заборону участі залізничників у виборних організаціях і зібраннях. Страйки продовжувалися. Царська адміністрація звернулася за допомогою до військової охорони. На станції Сарни для боротьби із страйкарями прибула рота на чолі з офіцером. Наприкінці грудня страйк при допомозі військ був припинений. За участь в страйку 38 чоловік звільнили з роботи. Серед них телеграфіст Зачесов, машиністи Якобсон, Климашевський, слюсарі, токарі, кочегари, помічники машиністів та ін.

Та навіть у цих складних політичних умовах життя не зупинялось. У 1905–1906 рр. відкрили в місті школу, першим директором був Іван Прокопович Залізний, математик за фахом. Великим любителем і організатором усіх шкільних вечорів для учнів та їх батьків був інженер станції Кузнецов.

У 1911 р. площа міста становила близько 200 десятин, в ньому проживало понад 4000 осіб (2600 – у 1909 р.), діяли два лісопилінні і винокурний заводи, два млини, поштово-телеграфна контора, залізничні підприємства. Тільки у ремонтних майстернях депо працювало 307 робітників.¹⁸

У 1909 р. у місті відкрили залізничну лікарню на два ліжка і амбулаторію. Працювали у них лікар і два фельдшери. За весь 1911 рік в амбулаторії побувало лише 189 осіб, допомогу під час пологів одержали сім жінок.

¹⁸ Історія міст і сіл Української РСР. Ровенська область. – К.: Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1973. – С. 544.



Залізнична лікарня збудована 1909 р. Фото В. Луца, 2016 р.

У 1902 р. у місті відкрили двокласне залізничне училище, наступного року – двокласне сільське училище, у якому працювало 7 вчителів, а вчилос 353 учні – 210 хлопців і 143 дівчини¹⁹.

У 1905 р. збудували клуб залізничників. Навколо нього заклали парк, який став центром масових гулянь міщан. Сарненчани донині пам'ятають про урочистості в парку, присвячені Дню залізничника, які стали традиційними. На кошти депо було закуплено духові інструменти. Щонеділі грав духовий оркестр, організовувались танці, масові гуляння, вистави, виступи художньої самодіяльності. На Новий рік організовано проводилось свято ялинки, як для дорослих так і для дітей.

Місто було поділене залізничними коліями на дві частини «поліську» і «волинську». На північній стороні – «поліській», були піски, за містом підмоклі луки, торфовища, багна. Сторона південна – «волинська», мала землю врожайну, на якій городники вирощували полуницю. В місті проживали поляки, євреї, росіяни, білоруси і «тутейшні», так називали себе поліщуки. Всі жили в злагоді, ніхто нікого не ображав, не відчувалося міжнаціональної ворожнечі.

Вулиці міста виглядали непривабливо. Не було тротуарів, у суху погоду нависали хмари пилу, в дощову стояло непрохідне болото. Де-не-де були дощані кладки для переходу через низинні місця. Забудова міста велась хаотично, вулиці не освітлювались.

Раз у місяць на вул. Широкий влаштовувались ярмарки. З навколишніх сіл з'їжджались селяни, які привозили сільськогосподарські продукти, домашніх тварин, кустарні вироби.

На околиці було побудовано невеликий лісопильний завод-тартак. Це був другий за величиною після станції промисловий об'єкт. Поряд

¹⁹ Історія міст і сіл Української РСР. Ровенська область. – К.: Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1973. – С. 544.



Сарни. № 3.
Тини Полішук у бакалійній крамниці.

Сарни. Полішук біля бакалійної крамниці. Листівка, поч. XX ст.



Сарни. № 4.
Єврейська родина повертається з ярмарку.

Сарни. Єврейська родина повертається з ярмарку. Листівка, поч. XX ст.

з лісопилкою підприємець Гольдштейн побудував паровий млин, де мололи зерно, дерли крупу, збивали рослинне масло, різали соломку на січку.

Слід відмітити, що значний вклад у розвиток промисловості, торгівлі зробили євреї, які становили дві третини всього населення міста.

Незважаючи на те, що чисельність єврейського населення в містах Волині продовжувала невинно зростати і на початку XX ст., його питома вага в цей час дещо зменшується. Так, у 1912 р. вона становила 49 %. Серед імовірних причин тут можна назвати, по-перше, зростання ролі міграційних



Проїзд перших потягів через ст. Сарни. Фото, поч. XX ст.

мали. Так, в Сарнах громада євреїв становила близько 20 % всієї громади міста. Однією з причин такого стану могло бути те, що, Сарни, не мали статусу міста. Як відомо, саме визнання населеного пункту міським поселенням дозволяло представникам єврейської національності селитися тут без перешкод.

Та все ж раціональні економічні міркування стосовно визначальної ролі євреїв у торгово-промисловій діяльності міських поселень змушували царський уряд робити винятки із правил. Так, у 1903 р. Комітет Міністрів затвердив список промислових поселень у смузі єврейської осілості, де євреям було дозволено проживати. До нього ввійшло 7 нових населених пунктів Волинської губернії, серед яких значилися і Сарни. Це сприяло цьому селищу, пробудженому до життя прокладанням залізничного сполучення, розвиватися активніше, набуваючи дедалі виразніших міських ознак. Ключова роль єврейського населення у багатьох містах Волині зводилася не лише до чисельної переваги, а й виявлялася у домінуванні його представників у сфері міської торгівлі, ремісничого виробництва, підприємницької діяльності. питома вага польської національної меншини у складі міського населення Волині виглядала найбільш сталою.

Слід підкреслити, що Волинська губернія нарівні з Київською і Подільською відносилася до тих українських губерній, де поляків проживало найбільше, що накладало свій відбиток і на національному складі міського населення. Так, наприкінці XIX – на початку XX ст. темпи зростання чисельності польської меншини у волинських містах не поступалися українському корінному етносу. Так, на початку XX ст. частка поляків у населенні Сарн складала 32 %.

Незважаючи на всі зусилля, які докладав царський уряд для ослаблення польського елементу як у матеріальному, так і в політичному відношеннях, у містах Волині він зумів утримати досить міцні позиції. Представники польської національності нерідко зустрічалися серед міського чиновництва, були задіяні в медицині, освіті, займалися приватною юридичною діяльністю,

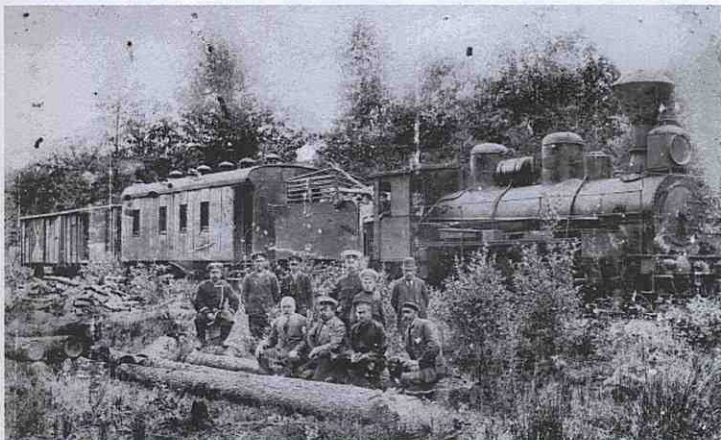
жили за рахунок прибутків від капіталу, нерухомості тощо. За твердженням В. Палієнка, високий рівень освіти і професійної підготовки польської людності на Волині дозволяв їм нічим не поступатися малочисельній, але правлячій великоросійській етнічній групі, а також чисельному корінному українському населенню. Як і всюди на Правобережній Україні, в містах Волині поляки й надалі продовжували виявляти свою активність, надавати позитивного імпульсу їх соціально-економічному зростанню.

У Сарнах, конкуренція з єврейським населенням була не такою відчутною, знайти свою нішу у сфері промислового виробництва, торгівлі тощо. Полякам, як і представникам інших національностей, було легше.

Сарни, будучи заснованими як залізнична станція і розвиваючись у сприятливих умовах прискореними темпами, за чисельністю народонаселення, характером господарської діяльності, а також обсягами товарообігу наприкінці XIX – початку XX ст. змогла досягти показників значних міст.

У переддень Першої світової війни тут жило вже понад шість тисяч чоловік. З'явилися двоповерхові будинки. Діяли два лісопилних і винокурний заводи, два млини, чимало дрібних напівкустарних підприємств, поштово-телеграфна контора. Зросла і чисельність пролетаріату. До сарненського депо було приписано 120 паровозів, у залізничних майстернях працювало понад 300 робітників.

Сарненські залізничники. Фото, поч. XX ст.





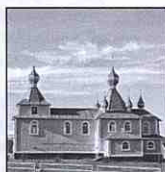
Покровська церква УПЦ КП



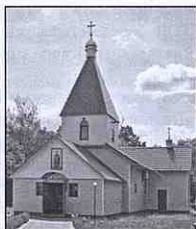
Покровський собор УПЦ МП



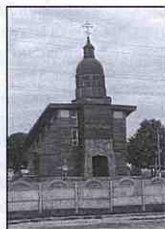
Троїцька церква
в Доротичах



Церква Почаївської
Божої матері



Покровська церква
на кладовищі



Володимиська церква