

# Станція Здолбунів

## З науково-краєзнавчого дослідження Володимира Остапука «Здолбунів»

Відкриття залізничного сполучення у Здолбуніві та життя залізничної станції описав за спогадами сучасників здолбунівчанин Петро Андріанович Попчук (1899-1985) у книзі «Історія Здолбунівського залізничного вузла. Події і люди: 1873-1939 рр.» (1983).

У 1873 році через Здолбунів у долині трьох озер з низинними річками Устею та Швидівкою проклали залізницю з Варшави.

У середині червня, у недільний сонячний день, біля залізничного мосту через річку заїхав на станційні колії потяг, прикрашений національними прапорами і гіллям дерев. Він зупинився на насипних коліях, що розділили Здолбунів навпіл. Паровоз довго подавав сигнали свистком. Незвичні до цього часу сигнали зацікавили селян. Невдовзі навколо потяга зібралася юрба.

Невеликий потяг складався з паровоза, одного класного вагона і двох вагонів-платформ, обладнаних столами і лавками, на платформах також стояли бочки та ящики.

З вагона вийшли керівники, робітники і музиканти. Один з начальників, вочевидь старший, звернувся до зібраних людей із промовою: «Наш приїзд означає закінчення будівництва залізниці від Варшави до Здолбунівіа і початок

матеріальний склад із площадкою для палива паровозів.

Також звели тимчасове поштово-телеграфне відділення і станційний вокзал з двоповерховому дерев'яному приміщенні (зберігся дотепер на розі вулиці 17 Вересня (тепер вул. Івана Гончара) навпроти віяльного депо (поворотне коло), сьогодні це – житловий будинок.

Пристанційне поселення швидко розрослося завдяки прибуттю направлених сюди спеціалістів і мешканців навколишніх сіл, які виконували здебільшого чорнові роботи.

Спорудили вокзал, будівельні матеріали для нього (камінь і цеглу) доставляли з руїн стародавнього тайкурського замку. Робітники та службовці брали надзвичайно активну участь в облаштуванні свого залізничного містечка. Тож воно дуже швидко перетворилося на охайний приміський район.

Будівництво здійснювало управління Привіслянської залізниці в м. Варшава. Підрядники розмістили свою будівельну дільницю у Клевани, а технічний нагляд за будівництвом провадила Клеванська залізнична будівельна дільниця Привіслянської залізниці.

Для обслуговування колії у Здолбуніві приїхали з сім'ями залізничники німецької й



паровоз гасовими ліхтарями. Робоча площадка для машиніста і помічника була відкрита, тоді паровози кабін не мали. Сигналом слугував паровий свисток. Паровози належали до серії «Т» і «Н». Пасажирські вагони поділялися на три класи: I клас - м'який спальний, II клас - м'який, III клас - жорсткий. Якого саме класу той чи інший вагон, вказували на зовнішній стіні вагона. Опалення м'яких вагонів було пароводяним, а в III класі здійснювалося за допомогою чавунних пічок. Освітлення вагонів у ліхтарях – свічкове. Вагони були дво- і триосні. Пло-

щадки вагонів – відкриті з

тора міністерства комунікацій. У 1937 році нагороджений Krzyzem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Його дружина Wiktorja z domu Rodziewicz (1879-1944). Помер 11 липня 1954 року у Варшаві. Похований у родинному гробовці на цвинтарі Powazkowskim у Варшаві.

Дирекція Привіслянської залізниці побудовану дорогу продала Південно-Західним залізницям (управління містилось в Києві, по вул. Театральній, 8). З прийняттям дороги Управління ПЗЗ скерувало в Здолбунів своїх досвідчених керівників-спеціалістів – росіяни і українці. Уварову одні

Київ і Львів звели будинок «Военного Питательного пункта». Першим його комендантом був капітан К. Толстой. У наш час цей будинок – фізкультурно-оздоровчий клуб «Локомотив».

У 1905 році збудували паровозне депо віяльного типу, корпуси матеріального складу і вагонних майстерень. На керівні посади у службах станції Здолбунів призначали спеціалістів з вищою і середньою технічною освітою. Там працювало чимало грамотних кваліфікованих робітників. Неписьменних лишалося все менше.

Цьому сприяли навчальні заходи у Здолбуніві. У 1905 році

зи серії «Ш» для важковагових потягів і два спецагони-снігоочисники.

Снігові замети на залізничних коліях розчищали лопатами вручну за участю солдатів 125-го Курського полку з Рівного і 126-го Рильського з Острога, а на перегонах між станціями – селяни з прилеглих сіл. Два снігоочисники замінили три тисячі працівників.

На залізниці збільшилися обсяги товарних перевезень. Товарні потяги склалися вже з 33 вагонів по 15 тонн. Пасажирські – вісім чотириосних вагонів. Удвічі зросла кількість пасажирських потягів, кур'єрських і швидких.

У 1910-1911 роках при станційних коліях збудували двоповерхові будинки-блоки з напівмеханізованою системою пересування стрілочних переведень. Ручна система лишлася на другорядних коліях. Ручне управління шлагбаумами замінили механізми.

З побудовою у 1912 році електростанції територію станції і залізничних об'єктів стали освітлювати електрикою електродних свічок у скляних кульках системи Яблочкіна. Почав працювати телефонний зв'язок уздовж залізничної лінії і на службах залізниці.

Залізничні рейки змінювали на потужніші – типу За. Станційний колійний парк постійно розширювався і становив уже 25 км.

У 1913 році на вулиці Адама Міцкевича звели новий мурований будинок поштово-телеграфної контори. Він зберігся і досі, використову-



ди здолювала і початок відкриття, руху залізничних товарних і пасажирських потягів. Тому сьогоднішній день – свято для будівельників і здолбунівчан». Пролунало голосне «ура», оркестр зіграв гімн Російської держави.

З нагоди свята всі присутні пригощалися пивом і солодощами, спеціально привезеними для цієї події. Оркестр грав, а молодь танцювала поруч. Народ веселився. Люди групами оглядали паровоз з великою трубою, що диміла. Були думки, що це самовар на колесах. Забобонні, які розмістилися осторонь, називали паровоз «чортове чудо».

Начальство з робітниками-будівельниками відзначали свято на прикрашених зеленим гіллям платформах. Коли молодь втомилася від танців, начальник оголосив: «Свято скінчилося». Потім подякував усім присутнім за зустріч першого потяга, оголосив здолбунівчанам про подальше будівництво дороги на Київ і запросив до праці з обслуговування потягів і на будівництві.

Оркестр зіграв марш. Завсвистів паровоз, рухаючись далі до станції і збудованих залізничних об'єктів. Так відзначили зустріч першого залізничного потяга в Здолбуніві.

Станція Здолбунів спорудили за кілька кілометрів від «деревни». Ще до відкриття руху потягів збудували об'єкти першочергового призначення: паровозне депо на два відділення з майстернями для ремонту паротягів і вагонів, котельню, водонапірну вежу з водопроводом з річки, сигналізаційний блок при в'їзді на станційні колії, тимчасовий

залізничний інженерський польської національностей з Привіслянської залізниці. Їх розселили у новобудовах. Звели 12 житлових будинків (для 80 сімей), що утворили початок вулиці. В одному з малих будинків розташували медичний пункт.

Вісімдесят спеціалістів-експлуатаційників провели набір робочої сили з селян: українців, росіян і поляків, здебільшого малоосвічених. Організували відповідні служби і керували їх роботою.

Привіслянці привезли з собою шість паровозів, два потяги товарних вагонів з платформами і кілька пасажирських вагонів. Розпочався рух робочих потягів для подальшого будівництва дороги на Київ, пасажирських і товарних потягів новою дорогою.

Швидкому спорудженню залізниці сприяла доставка матеріалів потягами безпосередньо на місце будівельних робіт. Здолбунів був мов людський мурашник, як на залізниці, так і в поселенні, що активно розбудовували. Дорожні будівельники жили в сусідніх селлах, бараках. За розповідями старожилів-будівельників, у цьому великому скупченні людей хвороб і епідемій не було завдяки чітко організованій медико-санітарній службі Привіслянської залізниці.

Рухомий склад потягів складався з уживаних вузькоколіїного типу паровозів німецьких заводів, які мали високу димову трубу, короткий тендер для палива й води, ручний перекидний важіль, гальмо та гвинтове гальмо. Буферні тарілки були діаметром до 45 см. Щеплення складалося з ланцюгів і гаків. Освітлювався

щадки вагонів – відкриті, з дахом. Колеса – шпичеві.

Товарні вагони мали дощаті стіни і жерстяні дахи. Вантажопідйомність становила 500 пудів (8 тонн). Товарний потяг складався з 15 вагонів, і швидкість його не перевищувала 20 верст на годину. Товарні вагони у 30 % мали площадки відкритого типу для головного і дозорного кондукторів, мали ручне гвинтове гальмо. Сигнальні ліхтарі були газовими.

Пасажирський потяг прибував різнобарв'ям фарб: паровоз чорного кольору, вагони I класу – синього, II класу – червоно-жовті і III класу – зелені. У складі поїзда налічувалося не більше шести вагонів, у кожному з них – сорок пасажирів. Швидкість руху становила двадцять п'ять верст на годину.

У 1877 році через станцію Здолбунів пройшли потяги з військовими та озброєнням на віяну з Туреччиною на Балкани.

Залізниці активізували економічне життя Волині. Поступово Здолбунів став важливим залізничним вузлом, де розмістилися центр управління дільниці тяги та головне депо з майстернями для малого ремонту паротягів і вагонів.

Дев'ятнадцятого липня 1880 року у Здолбуніві народився Густав Ейсмонт (гербу Кораб) – третій син в родині залізничного службовця Привіслянської залізниці Олександра Ейсмонта (1850-1903) і Zofii z domu lzdebskiej (1859-1944). Його брати – Олександр (1878-1924) і Павел (1879-1945) – також залізничні службовці. Густав Ейсмонт – польський інженер, у Другій Речі Посполитій обіймав посаду інспек-

тор українців. У службі залізничної було прийнято до 600 робітників. Ці заходи спричинені зростанням пасажирського і товарного залізничного руху. При депо відкрили ремісничі курси для молодих робітників. Старі паровози відпрацювали свій вік, і їх замінили паровозами серій «Л», «Ду», «ДФ», «И».

Станційний вокзал перевели у казарму при коліях із західного боку навпроти депо (зберігся). А в 1901 році вокзал розмістили у новозбудованому двоповерховому будинку, де він і дотепер.

У 1889 році збудували нове депо і казарми для службовців. А в 1895 році у залізничному селищі звели 14 житлових будинків, які утворили в ньому другу вулицю, її назвали Міцкевича. На західному боці колій збудували товарну контору. На території дистанції «смотрителя зданий» – казарми для робітників і будинок для службовців.

Завдяки технічному прогресу рухомий склад поповнився новими паровозами серій «Од», «Ов», «П.П.» і «Л». Такі паровози вже оснащені апаратами повітряного гальмування. Робочі площадки обслуги паровоза мають закриті кабіни з вікнами й дверима. Ланцюгове зчеплення замінило гвинтове з фаркопом. Заправку цих паровозів вугіллям та водою проводили напівмеханізованим способом. Пасажирські вагони поступово змінили на чотириосні, що мали фаркопне зчеплення. Їх вантажопідйомність становила 900 пудів. Поліпшилося й оснащення обладнанням майстерень депо.

На розвилці залізниці на

кладі: Здолбунівське двокласне залізничне училище, Київ та Одесі, Ремісничі школи у Києві та Рязині.

У 1908-1910 роках почали курсувати потяги 4-го класу – з триосних вагонів дерев'яної конструкції з утепленою обшивкою, обладнані триярусними відділеннями з влаштованими відкидними полицями для сну. Вагон вмщував сто пасажирів. Опалення такого вагона було пароводяним. На вузлових станціях потяги зупинявся на годину. Потяги 4-го класу далекого сполучення з відносно дешевою вартістю проїзду за наказом уряду створили для простоліуду на прохання письменника Максима Горького, тому їм дали назву «Горький».

Серед найбільших підприємств ПЗЗ у нашому краї «Список фабрик и заводов Российской Империи» 1912 року відзначає (за підсумками 1908 р.) три ремонтні майстерні при депо станції Здолбунів, Сарни й Ковель, що займалися ремонтом рухомого складу та виготовленням необхідних запасних частин.

Станція Сарни – річне виробництво 197884 рублів. Двигун локмб. 25 сил, 307 робітників.

Станція Здолбунів – 109765 руб. Двигун локмб. 10 сил, 278 робітників.

Станція Ковель – 156004 руб. Двигун паровий 55 сил, 293 робітників.

У 1908 році паровозне депо станції Здолбунів отримало нові пасажирські паровози – десять серії «А» і шість серії «С», що вирізнялися гарним зовнішнім виглядом. У наступні роки надійшли парово-

Того ж 1913-го заасфальтували територію станційного вокзалу, під'їзди до контор служб, тротуари Вокзальної вулиці. На тротуарах поблизу вокзалу було місце зібрання і гуляння молоді. Це веселеньке місце називали «Брехаловкою», а навпроти – у двоповерховому будинку – розташувалися кінотеатр «Іллюзіон XX века».

Влітку за гарної погоди для залізничників організували дачні поїздки в Славути або ж Клеваня – для відпочинку в лісі.

У межах Волинської губернії загальна довжина залізничних колій становила 1502,368 верст. Зокрема: ПЗЗ – 1237,364, Привіслянських – 184 (залізнична колія Ковель-Володимир-Волинський з 1914 р. зарахована до Поліських залізниць), Поліська – 90 і вузькоколіяка Житомир-Бердичів (41,4). На Волині налічувалося 55 станцій, 10 полустанцій і 32 роз'їзди; 2 лікарні, 16 приймальних покоїв, 10 лікарів і 22 фельдшери. Коштом залізниці утримували 10 училищ (1531 учень). У дев'яти майстернях працювали 1435 майстрів і робітників. Продано було 2640542 пасажирських квитків.

До 1914 року Здолбунівський залізничний вузол виріс у потужне підприємство залізничного транспорту з територією обслуговування 630 км. Він займав гідне місце серед інших залізничних вузлів ПЗЗ. У цьому заслуга його колективу і керівників – Тарутіна, Рижкова, Новицького, В. Божка, Б. Булашевича, Коникова, Воронкова.