

# КРАЄЗНАВСТВО: ІСТОРІЯ ПОЛІСЬКОЇ ВУЗЬКОКОЛІЙКИ

## "КУКУШКА" АНТОНІВКА - ЗАРІЧНЕ

Справжня, а тому й скромна перлина Полісся, найдовша з діючих в Європі вузькоколійних пасажирських залізниць, що їх в Україні лишилося тільки три... Головний вид транспорту для поліщуків Володимирецького та Зарічненського районів Рівненської області, стара добра "Кукушка", вона ж просто "Поїздок", вона ж УЗК для місцевих мешканців та, можливо, дай Боже - майбутній "Поліський трамвай" для туристів та гостей Полісся.

### Історична карта Кукушки:

Вузькоколійна залізниця, шириною 750 мм, від Антонівки до станції Кухітська Воля була побудована орієнтовно біля 1895 року, можливо трохи пізніше. На той час майже усе Західне українське Полісся входило до складу Волинської губернії Російської імперії, тому, очевидно, залізниця й отримала своє неофіційне ім'я російською (у перекладі "кукушка" означає "зозуля").

Основним завданням цієї залізниці наприкінці 19 - початку 20 століть було перевезення лісу: від місця валки на півночі до місця складування на півдні. Лісовозна залізниця була рентабельною, особливого стратегічного значення набула під час Першої світової війни, тож було відкрито ще гілку Хиночі - Дубровиця - Висоцьк (село на Горині, за 19 км на північ від Дубровиці). За деякими даними, вузькоколійкою доправляли тоді також і торф.

Уряди УНР та Гетьманату протягом свого недовгого володарювання на Поліссі жодним особливим чином Поїздок не використовували. Натомість з 1919, коли Рівненщина була окупована Польщею, по 1939 рік цим активно займалися польські власті - на Захід возилися ліс, дьоготь та смола, а також картопляний спирт.

Після того, як Західне Полісся увійшло до складу СРСР, вузькоколійка фактично не встигла попрацювати на нових господарів - залізниця була зруйнована під час воєнних дій Другої світової війни й почала відновлюватися лише в кінці 40-х років. Радянській "Альбом схем железных дорог" 1948 р. подає лінії Антонівка - Хиночі - Кухітська Воля та Хиночі - Дубровиця як такі, що відновлюються МПС (Міністерством пасажирського сполучення СРСР).

У 1957 р. діючу лінію Антонівка - Кухітська Воля було передано на баланс Сарненського лісгоспу Рівненської області, який використовував вузькоколійку переважно для транспортування лісу з районів Хіноч та Білого, пізніше почали перевозити також і торф та камінь.

У цей час ділянку від Тиховижа, що поруч колишньої станції Борове, до Кухітської Волі було розібрано, натомість побудовано нову - від Тиховижа до Локниці на північ від Островська, а також кілька тимчасових лісових гілок. Що ж стосується давньої гілки Хиночі - Дубровиця - Висоцьк, то за переказами місцевим мешканців, вона ще працювала принаймні до 50-х років, хоч документально це наразі й не встановлено (можливо, її просто не відновили з часів війни).

Найцікавіший період історії Кукушки розпочинається в 1967 році... Саме тоді її було передано назад від Сарненського лісгоспу до складу МПС, а наступного року відкрито ділянку від Локниці до

райцентру Зарічне. Таким чином, вузькоколіянка отримує сучасний маршрут, але ... зникає з будь-яких схем, карт УРСР та атласів залізничних шляхів СРСР на понад 20 років! Що ж сталося?

Вузькоколіяна залізниця, шириною 750 мм, від Антонівки до станції Кухітська Воля була побудована орієнтовно біля 1895 року, можливо трохи пізніше. На той час майже усе Західне українське Полісся входило до складу Волинської губернії Російської імперії, тому, очевидно, залізниця й отримала своє неофіційне ім'я російською (у перекладі "кукушка" означає "зозуля").

Основним завданням цієї залізниці наприкінці 19 - початку 20 століть було перевезення лісу: від місця валки на півночі до місця складування на півдні. Лісовозна залізниця була рентабельною, особливого стратегічного значення набула під час Першої світової війни, тож було відкрито ще гілку Хиночі - Дубровиця - Висоцьк (село на Горині, за 19 км на північ від Дубровиці). За деякими даними, вузькоколіяною доправляли тоді також і торф. Уряди УНР та Гетьманату протягом свого недовгого володарювання на Поліссі жодним особливим чином Поїздок не використовували. Натомість з 1919, коли Рівненщина була окупована Польщею, по 1939 рік цим активно займалися польські власті - на Захід возилися ліс, дьоготь та смола, а також картопляний спирт.

Після того, як Західне Полісся увійшло до складу СРСР, вузькоколіянка фактично не встигла попрацювати на нових господарів - залізниця була зруйнована під час воєнних дій Другої світової війни й почала відновлюватися лише в кінці 40-х років. Радянській "Альбом схем железных дорог" 1948 р. подає лінії Антонівка - Хиночі - Кухітська Воля та Хиночі - Дубровиця як такі, що відновлюються МПС (Міністерством пасажирського сполучення СРСР).

У 1957 р. діючу лінію Антонівка - Кухітська Воля було передано на баланс Сарненського лісгоспу Рівненської області, який використовував вузькоколіянку переважно для транспортування лісу з районів Хіноч та Білого, пізніше почали перевозити також і торф та камінь.

У цей час ділянку від Тиховижа, що поруч колишньої станції Борове, до Кухітської Волі було розібрано, натомість побудовано нову - від Тиховижа до Локниці на північ від Островська, а також кілька тимчасових лісових гілок. Що ж стосується давньої гілки Хиночі - Дубровиця - Висоцьк, то за переказами місцевим мешканців, вона ще працювала принаймні до 50-х років, хоч документально це наразі й не встановлено (можливо, її просто не відновили з часів війни).

Найцікавіший період історії Кукушки розпочинається в 1967 році... Саме тоді її було передано назад від Сарненського лісгоспу до складу МПС, а наступного року відкрито ділянку від Локниці до райцентру Зарічне. Таким чином, вузькоколіянка отримує сучасний маршрут, але ... зникає з будь-яких схем, карт УРСР та атласів залізничних шляхів СРСР на понад 20 років! Що ж сталося?

Хто і чому вирішив засекретити Поїздок?

Чіткої відповіді на це питання досі не існує. Очевидно, на це вплинуло стратегічне розташування залізниці неподалік західного кордону СРСР. Можливо, алмази були знайдені тут ще в 60-х роках і хтось у Москві вирішив на всяк випадок перестраховатися. Можливо, хтось із КГБ просто не хотів бачити зайвих облич серед пралісів Рівненського Полісся...

Так чи інакше, а таємнича, секретна поліська залізниця продовжувала працювати. У період з 1968 до 1972 року на лінії було виведено з експлуатації всі паровози, які, на жаль, не збереглися - на межі століть вони пішли на металобрухт, а свідченням паровозної доби залізниці лишилася хіба гідроколонка в Антонівці. На зміну ж паровозам прийшли російські тепловози серії ТУ2 - чотирьохосні вантажно-пасажирські для вузьких колій з двома постами керування та електричною передачею (цей дуже вдалий на думку фахівців локомотив використовується до сьогодні також і на дитячих залізних коліях). У 70-і роки змінилися в Антонівці й вагони - замість старих польських вагонів Rafawag почали

використовувати російські ПВ40, що суттєво поступалися зручністю своїм попередникам. Ці вантажні вагони російського виробництва поставлялися на залізницю майже до самого розпаду СРСР.

Загалом же поліською вузькоколійкою ходили і пасажирські, й товарні, й змішані поїзди, в певні моменти аж по 5 пар потягів удень та по 2 пари вночі. Було проведено реконструкцію станції та депо Антонівка, обладнано перевантажувальний комплекс з вузької колії на широку з мостовим краном.

## Алмазні скарби Полісся

На початку 90-х років минулого століття Кукушку спіткали великі зміни. Поруч села Кухітська Воля Зарічненського району Рівненщини було знайдено уламки алмазонасних кімберлітів, подібних до тих, з яких видобуваються алмази в Якутії та Південній Африці. За оцінками фахівців, тут може бути сконцентровані чи не найбільші в Україні алмазні поклади. Всяк випадок, задля розробки району радянські власті планували навіть заміну 70 км. вузькоколійки з Антонівки до станції Тиховиж на широколінійку, проте - кому на щастя, а кому на лихо - цього не сталося, а зі здобуттям Україною незалежності Кукушка увійшла до складу Львівської залізниці. Невдовзі геологорозвідувальні роботи через брак коштів було призупинено, тож подальша доля поліських алмазів лишається невідомою... Натомість, лісову вузькоколійку нарешті стали позначати на картах Рівненської області та картах залізничних шляхів України. Між іншим, деякі ледащі картографи досі випускають карти, на яких Кукушка не позначена, що слугує непоганим індикатором якості мап даних картографів загалом...

## Сучасний Поїздок - "Поліський трамвай"

З 1991 по 2008 роки поліська вузькоколійна переживала не найкращі часи. Вантажні перевезення зійшли нанівець, поступово на лінії залишився лише один щоденний потяг, що складається з тепловозу ТУ2 та чотирьох маленьких пасажирських вагончиків російського виробництва ПВ51. Зважаючи на нерентабельність лінії, керівництво Львівської залізниці час від часу погрожувало повним закриттям вузькоколійки, проте, на щастя, галичани до цього так і не дійшли. Адже з огляду на відсутність автошляхів та автобусного сполучення поміж багатьма селами Володимирецького та Зарічненського районів Рівненської області, Кукушка вже давно є фактично єдиним засобом пересування для місцевих мешканців. Крім того, з початку 2000 років рівненську вузькоколійку починають потроху відвідувати туристи, в т.ч. любителі історії залізничного транспорту з України та з закордону.

2009 рік, можливо, принесе вузькоколійці нове піднесення. Розроблений спільно Володимирецькою та Зарічненською райдержадміністраціями на чолі з першим заступником Володимирецької РДА, корінним поліщуком Петром Вакулічем, туристичний проект "Розробка туристичного продукту "Поліський трамвай" опинився серед переможців II категорії у Всеукраїнському конкурсі проектів та програм розвитку місцевого самоврядування. Цей проект передбачає створення туристичного маршруту по вузькоколійній залізниці "Антонівка-Зарічне", зокрема облаштування відповідних рекреаційних місць для відпочинку туристів, ремонт залізничного полотна, розробку нових "зелених" екскурсій і турів, маркування туристичних шляхів, підтримку розвитку сільських туристичних садиб, замовлення сувенірної продукції та інформаційно-рекламного забезпечення.

Бюджетних грошей (субвенцію) на проект у 2009 році збираються виділити аж 50 тис. гривень, що, безумовно, є краплею в Київському морі, але в цьому вкрай небагатому районі Полісся навіть такі гроші будуть досить відчутними. Головний же ефект проекту "Поліський трамвай", безперечно, не в

грошах, а в промоції та офіційному визнанні туристичного потенціалу Кукушки. Відповідно, будь-яким спробам її закриття з боку занадто ширококоліїних залізничників, хочеться сподіватися, тепер покладено край, і легендарна поліська вузькоколіїна ще довго тішитиме нас своєю роботою та незабутніми враженнями від поїздок на Поїздку.