

Дорога життя

02.01.2012

В останні роки багато говорять про розвиток зеленого туризму та туристичну привабливість України для іноземців. Ця тема стає особливо актуальною напередодні футбольного чемпіонату. У нас є такі родзинки, про які навіть самі українці не здогадуються. На Поліссі – найдовша у Європі вузькоколійна залізниця. Збудована ще у 1895 році для вивозу лісу, вона стала основною транспортною артерією для жителів двох віддалених районів Рівненської області: Володимирецького й Зарічненського.

Подорож з XIX у XXI століття

Рівненські журналісти називають її «трансполіською магістраллю». Адже якби не ця колія, то від села до села не було б чим дістатися. Тому місцеві мешканці вже не уявляють своє щоденне життя без залізниці. Маршрут колії пролягає через торфові болота, лісові хащі і нараховує 16 зупинок.

Кілька років тому вузькоколійка Антонівка-Зарічне набрала найбільше прихильників у проекті «7 чудес Рівненщини» і стала переможцем. Але вже не вперше з'являються чутки про її закриття. Цього року вони мусуються знову. Залізничні начальники заявляють, що вона завдає збитків на п'ять мільйонів гривень. Чомусь про людей ніхто не думає. Адже залізниця виконує ще й со-ціальну роль. В редакцію звернулися наші читачі – мешканці Володимирецького району, які стурбовані ситуацією з вузькоколійкою. Для поліщуків це практично єдина можливість добратися до Сарн, Рівного чи столиці. Тутешні школярі їздять у Володимирецький колегіум, а студенти – у навчальні заклади по всій Україні.

Ми вирішили перевірити на собі всі переваги й радощі мандрівки й одного сонячного морозного дня проїхали за маршрутом Антонівка-Зарічне. Тепловоз з чотирма вагончиками місцеві жителі називають «кукушка» або «поїздок», а туристи – «поліський трамвай».

Поїздок о сьомій годині ранку повинен відправлятися з Антонівки. Того дня він трохи запізнився. Люди, які зібралися на пероні, терпляче чекали. Старенький тепловоз ТУ2 притягнув чотири раритетні вагончики – невеличкі, ніби іграшкові. Двері відчиняють самі пасажери. В тамбурі у залізній буржуйці вже палав вогонь, а провідниця підкидала дрова та вугілля. У вагоні пофарбовані в синій колір дерев'яні лавки.

Разом з нами на роботу їхали ремонтні бригади залізничників, які обслуговують колії та мости. Адже дерев'яні шпали покладені на піщаний насип, тож їх час від часу замінюють. Зате металеві рейки трапляються з клеймом «1895» та «1906».

Найдовший в Україні дерев'яний міст

Кондуктори цього рейсу Ольга Петрук та Світлана Апанасевич розповіли, що навесні та влітку залізницею люблять подорожувати іноземці з усього світу: поляки, німці, чехи, голландці, канадці, американці. Вони щиро захоплюються практично незайманою поліською природою і постійно вигукують: «Супер!», бігають від одного вікна до іншого, все фотографують і знімають на відеокамери. А ще більше закордонні гості дивуються

вартості квитка – 11 гривень (це приблизно один євро за чотиригодинну екзотичну подорож).

Пасажири, які заходять у поїздок, добре знають одне одного, з усіма вітаються, діляться новинами, жваво обговорюють останні політичні події в Україні та світі. І звичайно, тема номер один – тюремне ув'язнення Юлії Тимошенко. «Скажіть, хіба це справедливо? Самі крадуть, а її посадили», – обурюється сива жіночка, яка прямує в Зарічне на ринок. У середу в райцентрі базарний день, пояснює вона причину своєї поїздки.

Яскравий морозний ранок. Якраз над лісом сходить сонце, а ми на перегоні Біле-Млинок переїжджаємо через унікальну мостову конструкцію. Це найдовший дерев'яний(!) залізничний міст в Україні, а може, й у світі – 153 метри. Він прокладений через річку Стир і сполучає два райони – Володимирецький і Заріченський. А тримається вся конструкція на дерев'яних опорах. Розповідають, коли весною річка розливається, потрапити на протилежний берег можна лише через цей залізничний міст, який споруджено ще у 1906 році. Загалом на всьому шляху 83 штучні споруди через річечки, канави та рови.

Житель села Біле Володимирецького району, наш давній шанувальник і передплатник, Федір Жданюк переконаний, що без вузькоколійки на Поліссі взагалі життя не буде:

– Користуюся майже щодня. Якщо поїздок відмінять, то наші люди пропадуть. Будемо сидіти, як в тюрмі, серед цих боліт, нікуди не виїдемо. Ні до родини, ні до дітей. У нас до Білого автомобільна дорога дуже погана. Пенсіонери навіть готові платити за проїзд, аби тільки «кукушка» ходила.

Швидкість руху – 25 кілометрів за годину

На зупинках заходять у поїздок учні. У вагоні ми познайомилися з директором школи із села Острівськ Лідією Мичко. Педагог їхала у відділ освіти.

– Наша вузькоколійка – це дорога життя, – розповідає Лідія Василівна. – У нас уроки в школі розпочинаються о десятій годині, коли прибуває поїздок, адже зі 100 учнів майже половина добирається з Тиховіра та далеких хуторів вузькоколійкою. Тому коли «кукушка» запізнюється, у нас ні з ким проводити уроки. Але зараз ходить добре, згідно розкладу. І додому школярі так само повертаються. Все життя за графіком руху поїзда. Тут іншого транспорту і ближчої дороги просто немає. А село наше перспективне, народжуються дітки. Ще у 2004 році у нас заклали фундамент нової школи, але поки що будівництво завмерло.

Люди переконані, що до наступних виборів їхню «кукушку» не будуть чіпати. Не дозволить влада «Укрзалізниці» настроювати проти себе мешканців двох районів. Було б просто нерозумно закрити цю унікальну дорогу. А ще вона може претендувати на статус залізниці з найповільнішим рухом у Європі. Відстань 106 кілометрів від Антонівки до районного центру Зарічне ми подолали за чотири години. А куди поспішати? З такою швидкістю добре милуватися поліськими краєвидами. Коли ми помаленьку рухалися, пригадав давній анекдот. Перевіряє кондуктор проїзні документи. Дорослий чоловік показує йому дитячий квиток. Здивований контролер цікавиться: «Чому у вас дитячий квиток?» «Коли ваш поїзд відправлявся, я був ще дитиною», – відповідає пасажир.

Машиніст Руслан Ковальчук уже 23 роки працює на вузькоколійці. Залізничник пояснив: технічно дозволена швидкість руху 25-30 кілометрів за годину.

Завтра буде новий день. І на зупинках серед лісу та у селах люди чекатимуть «кукушку». Історична вузькоколійка пережила дві світові війни, революції, радіацію, перевороти та інфляцію. У ХХІ столітті «Дорога життя» не повинна вмерти...

За два роки – 16 тисяч туристів

Прокоментувати ситуацію ми попросили заступника голови Рівненської обласної державної адміністрації Володимира Новака:

– Обласна влада зацікавлена в тому, щоб вузькоколійна залізниця Антонівка-Зарічне й надалі функціонувала. Ми відстоюватимемо цю позицію, адже для мешканців віддалених поліських сіл вузькоколійка – чи не єдине сполучення, бо ж автомобільні дороги у болотистій місцевості відсутні. До того ж, у випадку надзвичайної ситуації, а Володимирецький район розташований у 30-кілометровій зоні Рівненської АЕС, передбачено, що місцевих мешканців евакуюватимуть залізницею. Варто пам'ятати і про те, що це найдовша у Європі діюча вузькоколійка, тож це важливий туристичний об'єкт. Завдяки цьому на Рівненщині реалізують туристичні проекти. Наприклад, вже два роки поспіль відбувається етнотур-фест «Бурштиновий шлях». Цей проект зробив Володимирецький район популярним серед відпочивальників – за два роки тут побували понад 16 тисяч туристів. До того ж, у рамках фестивалю вдалося створити нові атракції, а також облаштували станції, відремонтували вагони. Враховуючи велике значення вузькоколійної залізниці Антонівка-Зарічне для Рівненщини, ми звернулися до начальника ДТГО «Львівська залізниця» з проханням про її подальше функціонування.

Начальник пасажирського сектору Рівненської дирекції залізничних перевезень Львівської залізниці Іван Якименко повідомив, що вузькоколійна залізниця Антонівка-Зарічне збиткова, але на сьогоднішній день ніякої офіційної інформації про її закриття немає.

Кость ГАРБАРЧУК,

Антонівка-Зарічне,

Рівненська область