



Початок ХХ століття характерний появленням життя міст і селищ. У цей час (1903 рік) будується залізниця на захід України Сарни-Ковель. Її директором, а потім міністром транспорту, був Клавдій НЕМШАЄВ. Біля Косова є залізничні станції Клавдієво та Немшаєво, названі на його честь. Але сарненсько-ковельська магістраль пролягла поодаль від Володимирця.

НА СЕЛІ панувало безземелля. 1903 року поміщикові Фердинанду Крайському належало майже 10000 десятин землі, тоді як 245-ти селянським господарствам. Володимирця — 1187, включачи вигони й неугіддя. Селяни жили бідно, полишали домівки і йшли на заробітки в інші губернії, виїжджали за океан.

У 1908-1913 роках почавилась робота на будівництві вузькоколійної залізниці від станції Антоновича до села Хинючі. Купець Й. Більох побудував її між містом Володимирець і станцією Антоновича, щоб вивозити ліс до річки Горинь для сплаву. Але згодом, допоки заболочену місцевість, залізничну гілку було продовжено до станції Зарічне. Від села Хинючі вузькоколійку продовжили і в напрямку міста Дубровиця, але під час Великої Вітчизняної війни цю гілку знищили. Розібрали також колію до річки Горинь.

Перша світова війна не оминула цих місць. Восени 1915 року бойові дії велись і на нашій території. Російське командування намагалось слідувати наступ ворога. З цією метою сюди перевинули військові частини та з'єднання, зокрема й Білгородський полк. В одному з боїв тяжко поранили Василя Чаласова, який служив у цьому полку. У на-

ін, відбудовував народне господарство. У Володимирці запрацював спиртний завод, який давав значні прибутки у бюджет. Для його безперебійної роботи треба було вугілля і будматеріали; виникла потреба й у відправці продукції — спирту — на переробку. Тому збудували нову гілку вузькоколійки від старої станції Володимирець до спиртозаводу завдовжки 3-3,5 кілометра. Вона пролягала до 1960 року. Коли ж спиртзавод ліквідували, колію розібрали, залишився лише земляний насип.

ЗРОБИВШИ такий історичний відступ, розповім і про саму трансполіську магістраль. Вузькоколійка Антоновича-Зарічне має протяжність 105 кілометрів 710 метрів, і серед залізниць такого класу вона вважється однією з найдовших у Європі. (Подібна магістраль є на Закарпатті. Вона теж діюча. Але довжина її — лише 16-18 кілометрів). В Україні небагато людей знають про існування трансполіської магістралі. Водночас деякі виїжджають з України (Канада, Австралія, Франція, Голландія, США та інші) пам'ятають про неї, бажать її побачити і проїхатись у її вагончиках. У 50-х роках ХХ століття ця вузькоколійка перевозила не тільки вугілля, деревину, бензин, а й людей. У ту пору курсував вузькоколій-

чаплі; ростуть ягоди — чорниця, брусниця, журавлина; багато всіляких грибів. У мішаних лісах, яких тут найбільше, добре почувуються береза, вільха, сосна, горобина, столітні дуби, калина та чимало інших дерев, кущів і рослин.

Поліський край має багато екскурсійних маршрутів. Хто тут побував, ніколи не забуде його чудової природи. І тому непогано було б організувати туристичні подорожі Рівненщиною, включаючи й поїздки на трансполіській магістралі. Можна було б зробити вагон-ресторан чи буфет із поліськими стравами. Це лише приваблювало б туристів із Західної Європи і з інших країн, особливо виїждів з України. Розташовані впродовж цієї магістралі села добре облаштовані, хоча збереглися й старовинні хати, народні традиції і звичаї. Тут можна покататись на возі, запряженому конем чи й паровиком. Але чимало й легкових автомашин.

Справжньому мандрівникові цікаво було б оглянути дерев'яні будинки дивовижної архітектури і почути поліський говір, побачити озера і річки, в яких водяться різні риби і раки і береги яких не обтяжені міським сміттям. До того ж, тут помірний клімат. Словом, туристові приємно помилуватись природою з вікон цього надзвичайно неспішного поїзда і поспілкуватись з пасажерами. А при нагоді — почесуватись не лише копиритною босідою, а й вареною

цера. На Рівненщині, на території Володимирецького і Сарненського районів, 1915 року побував і письменник Дмитро Фурманов. Про це – його перший нарис „Братські кладовища на Стирі”. У подальшому він створив роман „Чапаєв”.

У травні 1916-го російська армія під командуванням генерала Олексія Брусилова здійснила прорив у напрямку Луцька і Ковеля. Розгромлені австро-угорські війська відступали. Проте після важких боїв у болотистій місцевості біля річки Стохід наступ російської армії було зупинено. Загиблих бійців і офіцерів царської армії поховали на кладовищі поблизу нинішнього автовокзалу у Володимирці. А військові події тих літ вляглися в народну пам'ять під назвою „Брусиловський прорив”.

Після Великої Вітчизняної війни район, як і вся кра-

коліїні тепловози. Вони курсують досі, раз на добу проробляючи свої 19 зупинок на трасі.

Вузькоколійка схожа на дитячу залізницю, побудовану в Києві. Вона складається з тепловоза, яким управляють машиніст і помічник, і п'яти вагончиків. Квитки можна купити у станційних касах або у провідників-касірів. Вартість проїзду помірна. Пільги збережено. Старий дерев'яний міст, прокладений через річку Стир, ще міцний. А швидкість потяга – 40-50 км на годину.

ПОЛІССЯ для українців швидше асоціюється з Шацькими озерами, Святизем або Любечем, місцями більш відомими. Проте і „глибинка” по-своєму зваблива. Це вражаючий красою край озер, річок і лісів. У розміщеному тут державному заповіднику водяться рідкісні птахи – білий та чорний лелека,

ягодами.

У Володимирці – чисто й зелено. Багато квітів. Майже всі вулиці асфальтовані. Реконструйовано майдан Єдності у центрі селища, районний будинок культури, чимало житлових і адміністративних будинків. У міському парку – водосховище, а поруч із ним – старий графський маєток. Збереглися штучно насипані пагорби у парку. Ростуть рідкісні дерева і чагарники. Милуються рідним селищем велетенські липи, ясени і дуби, яким уже 250-300 років, а може й більше.

Побачення з цим місечком, з милою серцю малою Батьківщиною, намагає до життя і праці, спонукає ще сильніше любити рідну землю.

Михайло ВАЩЕНКО,
доктор медичних наук.