



Чому залізниця обминула Гощу?

Будівництво залізниці з донбаського Гришино до Рівного було одним із масштабних проєктів двадцятого століття.

Вона мала з'єднати Східний вугільний регіон з нашим Поліським краєм, перетнувши східну, південну, центральну і західну частини української території. Це мала бути своєрідна трансукраїнська магістраль. Дебати про неї почалися з початком нового віку. Південна гілка проєктованої дороги пролягала паралельно уже діючій Києво-Полтавській залізниці. Передбачаючи можливість зменшення прибутків, прихильники діючої гілки всілякими методами намагались загальмувати прокладання нового транспортного напрямку.

А на державному рівні проєкт розглядався на засіданні комісії з питань шляхів сполучення Державної Думи Росії 9 травня 1914 р. Доповідачем був інженер А.Бублік, який кілька років проводив геодезичні обстеження на цьому напрямку і домагався концесії на початок будівництва. А в середині червня таке рішення було прийняте. Газета «Жизнь Волини» з цього приводу писала: «...Ещё до войны правительством решено сооружение средствами казны необходимой линии, соединяющей Донецкий угольный бассейн с Западным краем - от ст. Гришино до ст. Ровно Юго-Западной железной дороги через Фастов и Житомир...».

Але сам маршрут ще викликав суперечки між зацікавленими сторонами. Та в кінцевому підсумку він був затверджений таким: Гришино - Павлоград - Новомосковськ - Кобеляки - Глобино - Золотоноша - Канів - Фастів - Житомир - Новоград-Волинський - Рівне, проходячи через Корецький, Гощанський і Рівненський райони. Його довжина становила 873 версти (одна верста дорівнює 500 сажням або 1066,8 метра) з пропускною здатністю 20 пар поїздів на добу. Для переходу Дніпра передбачалося збудувати міст біля Канева, будувалися мостові переходи і через інші менші річки. Так, він був зведений через річку Случ біля Новограда-Волинського у с. Гульськ, але не був задіяний. Його залишки збереглися до наших днів.

Управління дороги розмістилося в Києві. Міністр шляхів сполучення С.Рухлов і головний інженер будівництва В.Розанов, який до цього був начальником Південної залізниці і керував будівництвом Північно-Донецької залізниці, нарощували темпи робіт. Відрізок Гришино-Золотоноша був першою чергою. Був обстежений напрямок Фас-

тів - Житомир - Новоград-Волинський - Рівне довжиною 270 верст. Але початок Першої світової війни вніс свої корективи - спорудження було призупинене. Управління було перебазоване в Харків. У проміжку між двома революціями - Лютневою і Жовтневою - знову розпочалися роботи на земляному насипі від Житомира до Рівного. Його залишки ще й сьогодні можна побачити на цьому відрізку.

Потім Уккрандгосп це будівництво переадресував уже спеціалізованому управлінню, але потрібний контроль був значно послаблений. Вся відповідальність чомусь була покладена на місцеві органи влади і місцеве населення. Це призвело до масового розорення земель попереднього відчуження. І хоча орендарям доручалося слідкувати за збереженням масивів, але ця вимога повсюдно не виконувалася.

За відомим Ризьким договором 1921 р. магістраль на межі Житомирської і пізніше Рівненської областей перетнув радянсько-польський кордон. Отже, зрозуміло, подальше будівництво завмерло у напрямку Новоград-Волинський - Корець - Гоща - Рівне. Натомість важливим стратегічно став відрізок через Житомир на Новоград-Волинський як засіб швидкого переміщення армійських підрозділів до західного кордону. Тут будівництво знову відновили, його проводила спеціальна військова частина.

Були намагання і польського міністерства залізниць закінчити спорудження відрізка з Рівного до Новограда-Волинського, але тогочасна відсутність торговельних зв'язків між Радянським Союзом і Польщею не давала поштовху до завершення проєкту.

Ще одна спроба зрушити роботи з місця була зроблена після вересневих подій 1939 р., коли Західна Україна увійшла до складу Української РСР. Але початок війни з фашистськими загарбниками поставив на ній крапку. Після закінчення війни М.Хрущов пропонував знову завершити будівництво цієї залізниці, але до конкретних справ руки так і не дійшли.

Таким чином, на сьогодні ця залізнична магістраль має вигляд розірваного ланцюга, у якому не вистачає чимало ланок по всій довжині і серед них завершальної - Новоград-Волинський - Рівне, що би помітно скоротило відстань до столиці Києва залізницею, яку сьогодні пасажирів до лають поїздом через Козятин чи Сарни і Коростень. А тому і Гоща не стала залізничною станцією.

Віктор ВАХОВСЬКИЙ.
Іван ПАЩУК.