



Залізничний вокзал, 1942 р.



Магазин, майстерні та будинок братів Поспішл (нині - Цемремонт), 1935 р.

# Здолбунів постав як місто із появою залізниці і першої цементівні

Не всім здолбунівчанам відомо про рідне місто те, що відомо історикам. Тому за історичною довідкою ми звернулися до директора Здолбунівського районного історико-красназничого музею Олега Тищенка. І яким же було здивування почути, що місто Здолбунів цієї неділі насправді святкує ювілей, хоч не такий великий, як би нам усім хотілося, але ювілей. Історик переконує, що місту Здолбунів цього річ виповнюється 115 років.

Розповідь про неоднозначну що до такого бачення реакцію представників місцевої громади, які вже встигли бурхливо відреагувати на його пост у Фейсбучі. Проте історик-красназнавець і пошуковець, який напрочуд добре знає історію рідного міста, стоїть на своєму. Тож подасмо його розповідь з перших уст.

– Не треба плутати першу історичну згадку про поселення із періодом, коли цей населений пункт став містом. Нагадаю, що перша історична згадка про Здолбунів датована 1497 роком. Серед переліку сіл, які пере-

Так у статусі села Здолбунів проіснував до середини XIX ст. Хоча ще з Литовських часів зафіксовані певні дозволи на проведення у Здолбунові ярмарків, усе ж це було село. Волосний центр був розташований



Храм Св. Успіння.

штатного города». Чому заштатного? Тому, що місто не мало місцевого управління. Здолбунів відносився до Острозького уїзду.

Все змінилося лиш за Польщі й то через обставину, що Острог потрапив у прифронтову прикордонну смугу, тому не міг бути повітовим містом. Та й залізниця там не було. Тож у 1924 р. поляки переносять повітовий центр з Острога до Здолбунова.

На початку XX ст. Здолбунів розвивався так бурхливо, що це містечко на Волині у 1910-х було віднесене до трійки міст царської Росії, які стрімко й динамічно розвиваються. І це в усій Російській імперії!

Як прийшли поляки, то за



раховуються в дарчому акті великого князя Литовського Олександра князеві Костянтину Острозькому, є і Здолбунів (Долбунів). Хоча яким було на той час це поселення? Його навіть селом назвати важко. На початку XVII ст. тут було сімнадцять дворів (на той час писали – димів).

Місто народилося лиш тоді, коли збудували залізницю. З 1860-х років, коли частина земель дійсного статського радника Хом'якова та ще землі Свято-Михайлівської Здовбицької церкви відійшли під залізницю, тут і розпочався розвиток

За виконання підряду будівництва залізниці взявся залізничний магнат Блійох, і у 1873 р. в Здолбуніві постали депо, залізничний вокзал, а з цим купа комунікацій, різних пакгаузів. Відома з цього приводу цікава історична деталь. Для будівництва залізничних комунікацій не вистачало каменю. Тож проблему було вирішено у такий спосіб: розібрали розкішний замок в Тайкурах і цей камінь використали для будівництва залізничних споруд у Здолбуніві. Цей камінь і зараз видно у будівлях.

Коли з'явилася залізниця, змінилося все. Приїхали сюди спеціалісти, інженери, залізничники, машиністи. Тоді ж з'явилася потреба в залізничних кадрах і було засноване двокласне залізничне училище, яке спершу розташовувалося у тимчасових приміщеннях, а спеціальну будівлю під

чилище спорудили лиш у 1905 році (де нині ЗОШ № 5).

Із функціонуванням залізниці стала розвиватися у Здолбуніві й торгівля.

А поява у містечку залізничників цементного виробництва пов'язана з чехами, братами Єлініками. Якийсь один з братів приїхав до Здолбунова у справах княгині Сангушко, і звернув увагу на глину, крейду та інші природні ресурси та й прийшла йому в голову ідея: «Чом би не використати ці багаті ресурси для виготовлення цементу?» Так у 1884 році й постала в Здолбуніві перша приватна цементівня. До речі, ця будівля, де нині Здолбунівський краєзнавчий музей, також споруджена у 1903 році з цегли, яку виготовляли тоді.

Спершу цементівня була маленьким виробництвом, однак поступово воно роз-

вивалося, тож невдовзі там, де нині район «негри», навколо першої цементівні Єліників і з'явилася поселення, яке ми нині називаємо Вілі. В 1899-му році у Здолбуніві запустили ливарний механічний завод, запрацювали й інші підприємства.

Тож наприкінці XIX ст. промисловці стали задумувалися над тим, що для Здолбунова потрібен статус міста. До речі, паралельно побувало дві назви: Здолбуново і Здолбунів. Перша назва стосувалася станції, а друга – міста. Пізніше все стало називатися Здолбуновом. Так от, щодо статусу. Існує документ, лист-звернення до царя Миколи II, з проханням надати Здолбунову статус міста. Під цим документом стоять підписи сорока осіб.

У 1903 році Микола II підписав указ про надання Здолбунову статусу «за-

два десятки літ чимало всього збудували у Здолбунові. Хоча спершу пограбували залізницю. Зі Здолбунова забрали велику кількість паровозів. Проте згодом відбудували цементний завод. А вже у 1915 царська влада його закрила. Все обладнання було вивезене до Росії.

У радянській енциклопедії «Історія міст і сіл УРСР» написано, що за Польщі цементний завод не працював. Це не відповідає правді. В 1933 році, коли у радянській частині України був голодомор, поляки запустили у Здолбуніві цементне виробництво повному і було воно досить продуктивним та успішним. Чимало будинків у Варшаві, які стоять дотепер, споруджені з цементних блоків чи цегли, виготовлених зі Здолбунівського цементу.

Записала  
Людмила МАРЧУК.



Проект-поштівка церкви Св. Катерини, 1911 р.



Будівля польського поштового пункту (музей), 1934 р.



Залізничний вокзал, 1936 р.