

# СЛІДАМИ ВУЗЬКОКОЛІЙКИ

Ідея здійснення нашої мандрівки вузькоколійкою, як і всіх попередніх, викликана метою дослідження історичного минулого та географії рідного краю. Перед походом уважно перечитали книги і статті про місця, через які має пройти наша мандрівка, переглянули зібрану краєзнавчу інформацію, підібрали хороший картографічний матеріал. Користувались також польськими військовими картами 20-30-х років ХХ ст. Порівнявши старі карти із сучасними, віднаходили, де був той чи інший населений пункт, проходила сітка шосейних, кінних і залізничних доріг, яких вже на даний час не існує. У літературних і картографічних матеріалах не завжди можна відшукати необхідні відомості, адже з часом місцевість змінюється, вирубуються ліси, прокладаються нові дороги, влітку пересихають малі річки та болота, а разом з ними джерела з питною водою. Зникають з карти не тільки поодинокі хутори, а й невеликі села, які ще з десятків років тому були досить людними. У кожному селі є люди, які добре знають свій край – лісники та інші працівники лісового господарства, бували туристи, місцеві краєзнавці та старожили. Саме вони можуть розповісти багато цікавого, бути основними порадиниками для здійснення подорожі.

Задум пройти вузькоколійку виник давно, адже ця залізниця була дуже відомою у нашому краї, свого часу вузькоколійки прокладали там, звідки заготовлений ліс було далеко доставляти до сплавних річок. Вузькоколійка пролягла через безкрайні ліси, луки та поля, болота та піски. В наш час від вузькоколійки залишився тільки земляний насип, який ще можна відшукати на місцевості. Остаточно була розібрана у 1974 році і більше не відновлювалась. Для того, щоб мати повне уявлення, як виглядала вузькоколійна залізниця і що від неї тепер залишилось, потрібно здійснити пішохідний похід за маршрутом, яким вона пролягала.

Інформації про неї лишилось дуже мало, але основні відомості вдалось відшукати на просторах Інтернету, зокрема на російськомовному веб-сайті під назвою «Сайт о железной дороге», автор якого Болашенко Сергій Дмитрович, професійний мандрівник, письменник, історик-дослідник залізниць.

...Вузькоколійна залізниця Рокитне – Мочулянка започаткована у селищі Рокитне, яке до 1922 року мало назву Охотниково, і побудована у 1921 році Головним управлінням залізниць Польщі для промислових і господарських потреб та повинна була вдосконалити дорожню інфраструктуру. Протяжність 51 км, ширина ко-

був 12 кілометр, сюди ввозили соснові пеньки та викурювали з них смолу, яку возили на Рокитне. На колишній станції 17 кілометр, це навпроти Карпилівки, був вузол зв'язку самої залізниці, там ще недавно був підвал, де з'єднувались телеграфні дроти. Одного разу старші хлопці пожартували з нас малих, підказали, що коли помазати рейки салом, то поїзд не поїде. Ми нерозумні, ще малі пастушки дуже старались, натерли кілька метрів рейок салом, а поїзд як їхав, так і поїхав, а ми залишились без обіду.

Річка Льва взагалі протікала не від Борового і Карпилівки, це вже меліоратори осушили ці болота. А витік Льви був ще далі на захід, де значну частину узбережжя річки, поряд з її витокком, займав маєток однієї пані, яку називали пані Львовська, бо раніше вона жила на Львівщині. Тому місцеві жителі назвали річку Львою, на честь великої землевласниці. А про історію вузькоколійки треба розпитувати у старшого по-



зрізана береза, яка лежала поперек річки. Під нашою вагою вона дуже тряслася, але ми виламали хороші палиці і, спираючись на них, перейшли на інший бік. У темряві найважливішим було не загубити насип, орієнтиром на який була лісова просіка. Втрата орієнтиру була б загрозою заблукати у незнайомому лісі.

Підійшовши до річки Дубки, помітили, що вона доволі широка, тому робили спроби знайти переправу десь з боків від насипу, але нам це не вдалося. Я відважився на те, щоб форсувати річку вброд. Роздягаюсь, пакую одяг у рюкзак, але для початку розвідую брід у широкому місці. Заходжу у воду, де глибина чергувалась від колін по шию, а відступати вже не було куди. Повертаюсь, беру свій рюкзак на голову і знову більш вдаліше переходжу річку. Та от халепа, біля самого берега спіткнувся об гілку і впустив рюкзак у воду та, на щастя, речі не намокли. Стою голяком на протилежному березі (нагадаю, це був кінець листопада), підбадьорюю Павла.

Він перейшов річку з рюкзаком на голові, тримаючи ліхтарик в зубах. Навіть була мить, коли, переходячи найглибше



місце, його ліхтарик занурився і світив з-під води. Та все ж Паша благополучно вийшов на берег. Витираємось та одягаємо сухий одяг, після такої купелі, як рукою зняло втому, стало навіть легше йти. Перехід вброд річки Дубки був найекстремальнішою пригодою у цьому поході.

Насип вузькоколійки вів нас все далі на південь до села Сівки, дорога пролягала вздовж доволі великих боліт, де трава була вище нашого зросту, проходила також чистими лісами та піщаними підвищеннями. У вечірньому лісі стояла тиша, яку не порушив жоден лісовий мешканець, а світло ліхтариків відбивалось від білої кори беріз та покинутих пластикових пляшок. По бобровій загаті перейшли ще одну річку, а на межі Рокитнівського і Березнівського районів форсували Речи-

цю по розваленому бетонному містку без особливих пригод. Перед селом Сівки насип вузькоколійки зовсім загубився, адже його переорали у радянські часи. Тут вперше дістав з кишені компас, звівся з картою і ми рушили навпростець по азимуту та дуже скоро побачили вогні самого села. З полегшенням видихнули, присіли на лавочці на зупинці. Були дуже задоволені, що не загубили орієнтирів, не збилися з курсу, подякували тим людям, а особливо Петру Щедріну, які побудували залізницю та користувались нею. Тут на зупинці поверяли та мусили йти далі, щоб не мерзнути.

Від Сівок прямували на Мочулянку дорогою з відсіву, за річкою Бобрік вже не пішли на насип вузькоколійки, адже його я проходив з хлопцями ще навесні 2014 року. В той час пройшов цю вузькоколійку відомий турист з Острога Андрій Гулько, від «варшавки» він йшов з дру-

тивне депо і головна станція вузькоколійної залізниці, а також водонапірна вежа для заправки паровоза водою. Залізниця пролягала вздовж кордону з СРСР і мала стратегічне значення. У 1939 році радянською владою вона була включена до мережі загального користування. На той час тут діяли такі станції: Рокитне, Льва, Карпилівка, Борове, Воронувка, Сівки, Левачі, Мочулянка.

У 70-х роках минулого століття від великої вузькоколійної залізниці залишилася коротка ділянка поблизу станції Рокитне Волинське. Колишнє локомотивне депо було передане лісопромислому комплексу. Вузькоколійка стала використовуватись для технологічних перевезень деревини між нижнім складом і лісопильнею. Сергій Болашенко побував тут 27 липня 2007 року, на той час вузькоколійка була ще діючою. Вона пролягала поблизу ширококолійних шляхів і використовувалась для перевезення лісоматеріалів від місця перевантаження до одного з цехів, протяжність цієї колії була до 1 км. У робочому стані знаходився один локомотив - мотовоз МУЗ-4, він мав кабіну від мотовоза МД54-4. Крім того, тут стояв непрацюючий мотовоз МД54-4. З часів існування великої залізниці на Мочулянку залишилось два критих вагони...

І ось настав день, коли ми з Павлом Тимощуком нарешті збрались пройти 50 кілометрів насипом колишньої вузькоколійки. 21 листопада, в день Святого Михайла ми прибули у містечко Рокитне на станцію «Рокитне-Волинське» для здійснення нашої мети. Вузькоколійку вирішили пройти за один день. З надією що з Божого благословення нам це вдасться, повністю екіпіровані, рушаємо в дорогу. Розчарування не забарилось. Коротка ділянка вузькоколійки, яка існувала ще кілька років тому, зовсім не збереглась. В Інтернеті довелось розшукати фото локомотива МУЗ-4, який возив колоди на лісопильню у 2002 - 2007 роках, але жодних слідів вузькоколійної залізниці вже не збереглося. Щойно місцеві жителі сказали нам, що все: поїздка більше немає. Піднявшись на залізничний міст, оглянули вантажні вагони, сучасні естакади, козлові крани та широкі колії, по яких вивозять лісоматеріали...

Від лісгоспу виходимо з селища Рокитне вулицями, якими колись проходила вузькоколійна залізниця. Минувши стелу з гербом містечка і написом «РОКИТНЕ -1888», сходимо з асфальтівки, повертаємо праворуч і «пірнаємо» у ліс. Аж тут така ідеально рівна лісова дорога – насип колишньої вузькоколійки, який через 1,5 км виводить на легендарну «варшавку», обережно переходимо цю широку автомагістраль і вузькоколійка веде нас далі у лісі. Через кілька кілометрів переходимо невелику річку Грабівку і прямуємо далі до річки Льви, долиною якої я подорожував влітку на велосипеді. Переїзд залізниці через Льву не зберігся, тому мусимо обходити до 300м, щоб перейти річку по бетонному мосту.

Тут до нас на мотоциклі під'їхав вчитель з Борового Ермічук В. Ф., з яким я давно знайомий та попередньо радився про цей похід. Віталій Федорович розповів кілька цікавих історій про вузькоколійку. ...

«Взагалі пам'ятаю залізницю ще у дитинстві, тут за Львою,

коління від людей, які на ній працювали. Тут ходили хлопці з металолукачами, так звані «чорні копачі», і викопали дві рейки, а в одному місці знайшли дуже багато залізничних пальців, які викинули, коли розбирали вузькоколійку. Також вам потрібно поспілкуватись з вчителем-краєзнавцем Юрієм Хмельовським, який досліджував це питання зі своїми вихованцями і висвітлив у нarisі «Вузькоколійна залізниця "Рокитне – Мочулянка". Перегорнута, але не до кінця прочитана сторінка».

Віталій Федорович побажав нам удачі у здійсненні поставленої нами мети – пройти вузькоколійку.

На протилежному боці Льви на сосні помічаємо стару борть з позначкою, схожою на шестикутну зірку. Саме бортьне бджільництво охороняє поки що ті старі дерева, на яких є борти, через що сосну ще не зрізали, адже довкола ми помічали великі площі рідколісся. Навпроти села Карпилівка часто помічали залишки спорохнявілих дубових шпал, у які були забиті цвяхи та всяке інше залізниччя.

Насип залізниці проліг через великі болота, які навіть після меліорації вражають своїми розмірами, та високі піщані пагорби, через які будівники насипу мусили прокопувати широку траншею. На захід від села Карпилівка на 17 кілометрів свого часу проживав Тарас Бульба-Боровець, який розробляв тут гранітний кар'єр та був фундатором будівництва православного храму у Карпилівці, який зберігся до наших днів. Церква була побудована за проектом Петра Щедріна, так само і за його проектом була побудована вузькоколійка, йому належав і генплан забудови містечка Рокитне.

Від Карпилівки довелось долати кілька повноводних канав, які підгатили бобри, але їх греблі стали нам надійною переправою. Вийшовши на хороший лісовий насип, ми пришвидшили темп, адже світловий день добігав до кінця. У лісі помітили повалений бетонний стовпчик, який слугував для геодезистів репером-нівеліром, за допомогою якого склали карти та визначали висоту над рівнем моря. Тому на нашій топографічній карті ми легко відшукали точку 189 м. Праворуч від насипу помітили велику ділянку вирубаного лісу, по центру якої залишилась висока вільха з великим гніздом на розгалуженні крони. Воно було дуже схоже на гніздування чорного лелеки, але ліс довкола вирізали, тому він більше сюди не прилетить.

Сутеніє, а ми виходимо на насипану дорогу, яка з'єднує села Борове – Михалин, дістаємо свої потужні ліхтарі і будемо рухатись далі вже у темряві, адже за світлового дня подолали тільки половину запланованого шляху, навпроти села Борове був 25-й кілометр вузькоколійки. У вечірній темряві нам довелося долати найцікавіший і найскладніший відрізок насипу до села Сівки.

Минувши 25-й кілометр, на лісовій галявині помітили колодязь, вода в якому виявилась чистою і придатною для пиття, влітку тут можна робити стоянку. Дорогу нам перегородила лісова річка – притока річки Дубки, переправу через неї ми знайшли за сотню метрів ліворуч від насипу, це була

пішов. Відрізок Сівки-Мочулянка нам відомий, залишилось тільки дослідити насипи довкола самої Мочулянки.

За Польщі у цьому селі була добре розвинута гірничодобувна промисловість за наявності у його околицях родовищ граніту і каоліну. Видобуті корисні копалини частково перероблялися на місці і в основному транспортувались вузькоколійною залізницею у Рокитне.

На місці колишнього села Левачі ми трішки перепочили та рушили далі, по дорозі нам пощастило спинити автомобіль, який нас підвіз до виїзду з Мочулянки, звідки до Глушкова – рукою подати. Подякували тим людям, які не побоялися вночі підвезти стомлених мандрівників. На хуторі Глушків ми запалили грубку, стомлені, але щасливі, що подолали маршрут. Чудовий відпочинок був у Глушкові: тепла грубка, чайок, опівнічна вечеря, сон. Тут ми відпочивали ще майже цілий день після того, як штурмонували вузькоколійку за 12 годин.

Далі вузькоколійкою пішли через Глушків до села Більчаки, де збереглися стіни конюшні, де стояли коні-ваговози, які возили каолінову глину, добуту з кар'єру у Дерманці, тут у Більчаках глину перевантажували у вагони і везли на Рокитне.

Вчитель з Соснового Скребцов М. І. розповідав, що у 1980-х роках у Соснівському лісгоспі серед металобрухту лежав котел від раритетного парового локомотива, який колись їздив вузькоколійкою. Тепер Микола Іванович жалкує, що не сфотографував для історії такий раритет.

У нашому краєзнавчому музеї ми започаткували тему «Зниклі села та вузькоколійні шляхи», яка передбачає здійснення туристсько-краєзнавчих походів та розвідок місцями колишніх колоній, видобутку корисних копалин, насипами колишніх вузькоколійних шляхів. Під час польового обстеження ділянки насипу між селом Мочулянка і хутором Глушків вдалось віднайти залізничні пальці, болти, гайки, якими скріплювалось залізничне полотно. Також віднайшли гусеничні траки від радянського танка Т-26, які, найімовірніше, переїжджали вузькоколійку 17 вересня 1939 року.

Підсумовуючи наш похід вузькоколійкою Рокитне-Мочулянка, вірніше її насипом, слід додати, що земляний насип, який був насипаний вручну, добре зберігся, незважаючи на те, що в той час не було механізованої техніки. Насип часто порушений сучасними дорогами, використовується як лісова дорога та переорюється протипожежними борознами. Залізничні мости через річки і канали взагалі не збереглися, як і інші об'єкти вузькоколійки.

З краєзнавчої точки зору такий насип є безцінним, адже це справді перегорнута, але не до кінця прочитана сторінка нашої історії, яка потребує більш детального дослідження. Подорожуючи колишнім вузькоколійним шляхом та вивчаючи його, ми ніби поринаємо у ті часи, коли тут працювали наші дідусі і усвідомлюємо причетність до нашої історії та важливість збереження ще нині діючої вузькоколійної залізниці Антонівка – Зарічне, яка є найдовшою у Європі.

**Олександр СОСНОВЧИК.**

**НА ФОТО: карта 1947 р.; залишки насипу вузькоколійки.**

