

# Вузькоколійка Антонівка-Зарічне: слово за місцевою владою

На Західному Поліссі – в Рівненській області – працює найдовша в Україні та Європі вузькоколійна пасажирська залізнична лінія Антонівка – Зарічне. Її протяжність – 106 км, ширина колії – 750 мм. Місцеві мешканці називають її “Поліський трамвай”, а рухомий склад – “поїздок”.

Побудували її на початку минулого століття для перевезення лісу, глини та торфу. Все обладнання там також із минулого століття, якого вже на залізницях України майже ніде не збереглося. Засоби зв'язку на станціях вузькоколійки – електрожезлова система, а замість звичних світлофорів – семафори. Зараз на цій залізниці вантажних перевезень нема. Проте для місцевих мешканців – вона чи не єдиний засіб зв'язку з цивілізацією. Щодня “поїздок” возить жителів навколишніх сіл на роботу, до школи і на ринок. Але, на жаль, вузькоколійка є збитковою. Тому Львівська залізниця намагається вирішити проблему подальшого функціонування вузькоколійної дільниці.

Як розповів перший заступник начальника Рівненської дирекції залізничних перевезень Микола Голік, Львівська залізниця не має змоги утримувати вузькоколійку. Сьогодні знущення її інфраструктури становить понад 80%. У її подальше функціонування потрібно вкладати кошти, а збитки перевищують доходи. Тільки минулого року загальна сума збитків становила понад 5,5 млн грн. З кожним роком експлуатаційні



витрати зростають.

– Щоб вирішити цю проблему, зараз ведемо переговори із керівництвом Рівненської облдержадміністрації, Володимирецькою та Зарічанською районними радами, – розповідає Микола Голік. – Керівництво залізниці бачить два шляхи вирішення проблеми. Перший – закриття дільниці Антонівка-Зарічне. Але щоб місцеве населення не було цілком відізане від цивілізації, залізниця готова купити і передати органам місцевого самоврядування два автобуси. Цими автобусами можна здійснювати регулярні перевезення між двома районами. Інший варіант – передача вузькоколійки на баланс місцевих органів самоврядування, які самі, у зручний для них спосіб, займалися б організацією перевезень на дільниці Антонівка-Зарічне. Але про результати вирішення цієї проблеми говорити ще зарано,

оскільки від місцевих органів самоврядування поки що відповідей не надходило.

Аби детальніше ознайомитися із вузькоколійними проблемами ми завітали на станцію Володимирець. У той час біля станції якраз відбувався фестиваль “Бурштиновий шлях”.

Як розповів начальник станції Ярослав Христянович, у 2009 році “Поліський трамвай” переміг у конкурсі “Сім чудес Рівненщини”. Кошти за перше місце спрямовуються на залучення туристів до цієї залізниці. Вже другий рік поспіль на станціях вузькоколійки проводяться фестивалі. Перший був минулого року на станції Антонівка, а цього року на станції Володимирець. Організатори мають намір кожен рік проводити фестиваль на іншій станції, допоки не дійдуть до Зарічного. Фестиваль спрямований на залучення туристів до подорожей



вузькоколійкою. І, як показала практика, на такі заходи приїжджає чимало людей не тільки з області, але й із-за кордону.

– Туристи сюди особливо полюблиють приїжджати, – розповідає начальник станції. – Їдуть не тільки з українських міст, але й Білорусі, Австрії, Німеччини, Франції. Німці приїжджають організованими групами ще з 1994 року. Для них Полісся – це атракція, бо тут практично нема цивілізації: скрізь ліси, озера, поля, хати вкриті соломною, а основний транспорт – коні.

Щодо вантажних перевезень, то вони трапляються дуже рідко. Хоча до 90-х років тут перевозили чимало лісових вантажів та дизпалива.

Зараз поїзд щодня вирушає у рейс – відвозить пасажирів з Антонівки до Зарічного і зворотно.

Між районними містечками

Володимирець та Зарічне близько 80 кілометрів, які “поїздок” долає за три години. Іншим шляхом до Зарічного важко добратися – погана дорога. Через це більшість водіїв маршруток відмовляються туди їздити.

– А чи багато пасажирів на станції? – цікавлюся у Ярослава Христяновича. На що він відповів, що у вихідні дні на станції Володимирець до 40 пасажирів, а у будні – 15-20 осіб.

– Вартість квитка до Зарічного – 11 гривень. За місяць в середньому реалізуємо квитків на 700-800 гривень. Пригадую, що у 1995 році була проблема з бензином і тривалий час маршрутки взагалі не ходили. Тоді у поїзд було надзвичайно важко сісти. Тільки по нашій станції було 150-200 пасажирів, – зазначив Ярослав Христянович.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

## На інших дитячих залізницях – краща навчальна база

Львівська дитяча залізниця – осередок дитячої наполегливості, терпіння, відданої любові до залізниці. Тут виховуються майбутні професіонали Львівської магістралі. Нещодавно на дитячій залізниці відкрили ювілейний – 60-й сезон. Про будні щоденної роботи ми запитали в начальника Львівської залізниці Дмитра Венгера.



– Дмитре Івановичу, як проходять трудові будні після відкриття 60-го сезону?

– Як завжди – у наполегливій праці. Для того, щоб юні залізничники могли працювати на посадах, які у нас є, ми проводимо спеціальний навчальний курс. Програма передбачає три роки навчання. У квітні діти закінчили навчання і пройшли перевірку знань, яка проходила у вигляді співбесіди. Тільки після цього вони можуть працювати на посадах, які собі обрали.

8 листопада будемо відзначати День народження дитячої залізниці, а 4 листопада – 150 років Львівській залізниці. Тому

виникла думка об'єднати ці дві події і відсвяткувати їх разом. Я вже подав таку пропозицію, у серпні її розглядатимемо.

Нещодавно наші юні залізничники повернулися з Рівного. Там на дитячій залізниці відбулася зустріч, на якій обмінювалися досвідом, брали участь у різноманітних конкурсах та змаганнях.

– Як для ваших вихованців пройшов VII Всеукраїнський зліт юних залізничників у Донецьку?

– Чесно кажучи, я не дуже задоволений. Наші діти не показали хороших результатів. І, на жаль, не зайняли призових місць. На інших дитячих залізницях навчальна база серйозніша, там загалом дитячій залізниці приділяють дуже велику увагу. Вони мають хорошу організаційну техніку, найсучасніші системи, тому і рівень підготовки у них вищий. У порівнянні з ними ми дуже відстаємо. Мені довелося особисто переконаватися у цьому, коли нещодавно проводився конкурс “Найрозумніший юний залізничник”, організований спеціально для “додаткових” дітей (вони їдуть разом із основним складом на зліт залізничників). Конкурс відбувся у три етапи. У кінцевому результаті перше місце зайняла дитина із Запоріжжя. Там не було місця підказкам, хитрощам, ніхто, окрім мене, не знав запитань. Хоча намагаємося зацікавити, підтри-

мати дітей, бо вони у нас дуже старанні.

– Дмитре Івановичу, як проходив відбірковий тур для визначення кращих у професійній майстерності?

– Відбірковий тур ми проводили у нас на дитячій залізниці. Маємо спеціальну систему тестування. Загалом є п'ять номінацій. Хто займає призові місця, тобто перших три, у кожній номінації, той і їде на зліт юних залізничників.

– Чи запланована цього року поїздка в “Артек”?

– Так, у жовтні. В “Артек” поїдуть діти, які їздили на зліт залізничників. Там планується проведення фестивалю юних залізничників.

– Чи поїдуть юні залізничники цього року на інші залізниці України?

– Уже їздили до Рівного, більше цього року нікуди не поїдемо, прийматимемо гостей у нас. Однак передбачені поїздки, під час яких діти ознайомляться з технологічною роботою станцій. У такі поїздки їдуть 25-26 дітей і троє майстрів. Начальник Львівської залізниці Богдан Піх уже підписав дозвіл на подачу додаткових вагонів для дітей.

– Що нового хочете впровадити у життя дитячої залізниці?

– Вже 2 роки проводимо брейн-ринг (визначення найкращої зміни), конкурс

“Юний залізничник”. Зміна, яка показала себе найкраще, відкриває рух поїздів у першу неділю травня. Хотілося б облаштувати поїзд радіозв'язком, тоді ми змогли б приймати туристичні групи і проводити екскурсії. Було б непогано зробити один VIP-вагон. Дуже надіємося на допомогу керівництва.

– Кожен сезон дарує нових лідерів. Чи виділився вже хтось з колективу?

– Наразі одним із лідерів є Володя Литвин – голова ради юних залізничників. Але він вже закінчує навчання, і поки що невідомо, хто стане його наступником. Безумовно, є група дітей, які постійно тримають за собою лідерство. Наприклад, Володя Хомин, Оксана Яцемірська, Андрій Курочка, Микола Опока та ін. Андрій Курочка їздив на VII зліт залізничників. Він у нас помічник машиніста. Микола Опока також склав йому компанію і брав участь у зльоті. Дуже їм там сподобалося. Дітей також заохочуємо призами. Намагаємося донести головну мету навчання – популяризація залізничних спеціальностей, прищеплення любові, інтересу до життя залізниці, адже невдовзі ці діти виростуть і прийдуть працювати на залізницю.

Спілкувалася Юлія ВАСИЛИНА,  
студентка факультету журналістики  
ЛНУ ім. І. Франка