



Станція Здолбунів: 140 років на карті залізничних шляхів

11 липня 1873 року – дата, знаменна для Рівненської дирекції залізничних перевезень. Саме цього дня розпочався рух новозбудованою залізничною лінією Шепетівка-Здолбунів-Ковель, і цього дня в історії Рівненщини та Волині почалася залізнична ера. З нагоди цих подій 12 липня у Здолбуніві відбулось урочисте святкування ювілею станції і дирекції залізничних перевезень.

Святковий день припав на релігійне свято Петра і Павла, тож до початку урочистостей відбулася служба у Свято-Катеринівському храмі. До речі, храм цей теж безпосередньо пов'язаний із залізницею. Свого часу у 1910-1914 роках він відбудовувався на кошти залізничників.

Учасникам свята представили поважних гостей, запрошених на святкування – заступника начальника Львівської залізниці Мирона Дацка, начальника Рівненської дирекції залізничних перевезень Івана Груника, голову дорожнього комітету профспілки Андрія Сенишина, голову Федерації роботодавців транспорту України Ореста Клімпуша, заступника голови Рівненської облдержадміністрації Володимира Новака, керуючого справами Рівненської обласної ради Миколу Яцюка, голову Здолбунівської райдержадміністрації Віталія Шуля, голову Здолбунівської районної ради Василя Тимощука, в.о. міського голови Здолбунова Валентину Капітулу, а також начальників Рівненської дирекції минулих років – Леоніда Ткачука, Ельбруса Абдулаєва та Ярослава Коника.

Першим до привітального слова запросили начальника Рівненської дирекції залізничних перевезень Івана Груника, який при-



вітав залізничників зі святом і у своєрідному екскурсі в історію станції розповів про її розвиток та становлення:

– Залізнична лінія Шепетівка-Здолбунів-Ковель входила до другого етапу будівництва Києво-Брестської залізниці. Створення здолбунівського залізничного вузла відбувалося одночасно зі спорудженням станції, паровозного депо і ремонтних майстерень. Виросло робітниче поселення, відкрилося перше залізничне училище.

Стратегічне розміщення залізничної станції зіграло свою роль в історії краю у роки світової та громадянських воєн початку ХХ століття. Промовистим є той факт, що в 1919 році у приміщенні однієї з місцевих шкіл розташовувалася резиденція голови дирекції УНР Симона Петлюри.

У 1921 році Здолбунів, як і частина західноукраїнських земель, відійшов до Польщі. Залізничну колію станції переобладнали під розміри європейського стандарту – 1435 мм, тут було облаштовано пункт перевантаження вагонів із широкої колії, яка підходила до міста зі сторони Південно-Західної залізниці. У 1939 році територія Західної України знову увійшла до складу СРСР, і колії знову розширили до 1524 мм.

У роки Другої світової війни станція через своє стратегічне розташування не раз зазнавала бомбардувань. У післявоєнний період тут повністю відновили та модернізували залізничну інфраструктуру. У 60-х роках, коли Рівненським відділком керував Олександр Гаргала, відбувся перехід з паровозної на тепловозну тягу. А з 1969 року

із завершенням електрифікації дільниці Шепетівка-Здолбунів-Львів перевезення почали здійснюватися електровозною тягою. Значний внесок у розвиток дирекції зробив Герой України, колишній Міністр транспорту і зв'язку Георгій Кірпа, який керував Рівненським відділком у 1979-1982 рр. Під керівництвом Ельбруса Абдулаєва у 1982-1984 рр. відбулося широке впровадження комплексного методу ефективного використання вагонів, що забезпечило потреби у перевезенні продукції промислових підприємств регіону. Із 1984 по 1986 роки, коли Рівненський відділок очолював Леонід Ткачук, інтенсивність перевезень сягнула найвищих показників. Особливу увагу Леонід Ткачук приділяв житловому будівництву та покращенню умов проживання залізничників.

Із 1998 по 2008 роки, коли дирекцію очолював Ярослав Коник, тут було електрифіковано дільницю Здолбунів-Рівне-Ківерці-Ковель, введено в експлуатацію першу чергу електричної централізації стрілок і сигналів на станції Ковель, впроваджені новітні технології для оформлення проїзних документів, електронні засоби зв'язку.

Сьогодні наші основні залізничні вузли – Здолбунів, Рівне, Сарни, Ковель, Луцьк і Ківерці – у напруженому робочому ритмі виконують виробничі завдання. Висловлюю щирою вдячність усім залізничникам за нелегку та напружену роботу, низько вклоняюся ветеранам, яких у дирекції понад вісім з половиною тисяч. Результатами їхньої самовідданої праці ми користуємося донині.

(Закінчення на 6 стор.)

