

У збірнику опубліковані наукові статті з раціонального використання природних ресурсів, гідротехнічних споруд, будівництва, машинознавства, економіки, права. Призначений для наукових працівників, інженерів, аспірантів та студентів вищих навчальних закладів.

#### Редакційна колегія

**Мошинський В.С.**, д.с.-г.н., професор, ректор НУВГП, головний редактор; **Савіна Н.Б.**, д.е.н., професор, в.о. проректора з наукової роботи та міжнародних зв'язків НУВГП, заступник головного редактора; **Мамай Л.М.**, здобувач кафедри екології, провідний фахівець відділу аспірантури і докторантури, відповідальний секретар; **Россінський В.М.**, к.т.н., старший викладач кафедри водопостачання, водовідведення та бурової справи, відповідальний секретар; **Левицька С.О.**, д.е.н., професор, директор навчально-наукового інституту економіки, менеджменту та права; **Герасімов Є.Г.**, начальник науково-дослідної частини, к.т.н., доцент; **Клименко М.О.**, директор навчально-наукового інституту агроекології та землеустрою, д.с.-г.н., професор; **Хлапук М.М.**, директор навчально-наукового інституту водного господарства та природооблаштування, д.т.н., професор; **Гавриш В.С.**, в.о. директора навчально-наукового механіко-енергетичного інституту, к.т.н., доцент; **Макаренко Р.М.**, в.о. директора навчально-наукового інституту будівництва та архітектури, к.т.н., доцент; **Тадесв П.О.**, в.о. директора навчально-наукового інституту автоматики, кібернетики та обчислювальної техніки, д.пед.н., професор; **Марчук М.М.**, в.о. директора навчально-наукового автодорожнього інституту, к.т.н., професор; **Дорошенко О.О.**, голова Ради молодих вчених, к.е.н., доцент кафедри обліку і аудиту; **Грицина О.О.**, заступник голови Ради молодих вчених, к.т.н., доцент кафедри теплогазопостачання, вентиляції та санітарної техніки; **Пінчук О.Л.**, к.т.н., старший викладач кафедри водогосподарського будівництва та експлуатації гідромеліоративних систем; **Лук'янчук О.П.**, к.т.н., доцент, доцент кафедри підйомно-транспортних, будівельних, дорожніх, меліоративних машин і обладнання сільськогосподарського виробництва; **Глінчук В.М.**, к.т.н., старший викладач кафедри автомобілів та автомобільного господарства; **Карпан Т.С.**, аспірант кафедри транспортних технологій і технічного сервісу; **Гарбарук Ю.В.**, аспірант кафедри основ архітектурного проектування, конструювання та графіки; **Шапран С.Ю.**, аспірант кафедри архітектури та середовищного дизайну; **Филипчук Л.В.**, старший викладач кафедри автоматизації, електротехнічних та комп'ютерно-інтегрованих технологій; **Янчук О.Є.**, к.т.н., доцент кафедри геодезії та геоінформатики; **Самолук Н.М.**, к.е.н., доцент кафедри трудових ресурсів і підприємництва; **Вашай Ю.В.**, к.е.н., старший викладач кафедри економічної теорії; **Ботвінко-Ботюк О.М.**, викладач кафедри іноземних мов та українознавства, аспірант Волинського національного університету ім. Лесі Українки кафедри практики англійської мови.

**Збірник «Студентський вісник Національного університету водного господарства та природокористування» зареєстрований у Державній реєстраційній службі України - реєстраційний номер КВ 20359 - 10159 Р від 11.10.2013 р.**

**Матеріали Студентського вісника НУВГП розглянуті і рекомендовані до видання на Вченій раді університету 27 червня 2014 р., протокол № 6.**  
**Адреса редколегії: 33028, м. Рівне, вул. Соборна, 11, НУВГП**

**© Національний університет водного господарства та природокористування, 2014**

УДК 625.1/5:72.03(477.81)

## АРХІТЕКТУРНА ІСТОРІЯ "ЗАЛІЗНИЧНОЇ РІВНЕНЩИНИ"

**Т. П. Шумейко**

студент 5 курсу, група АБС-51(м), навчально-науковий інститут будівництва та архітектури  
Науковий керівник – д. арх., професор П. А. Ричков

*Національний університет водного господарства та природокористування,  
м. Рівне, Україна*

**В статті відображено всі етапи розвитку залізничних колій Рівненщини, від її заснування і по сьогоднішній день, а також систематизовані цікаві відомості про залізничні вокзали: старий, який було повністю зруйновано в 1944 році і новий, який функціонує по даний час.**

**Ключові слова:** Рівне, залізниця, вокзал.

**В статье отражены все этапы развития железных путей Ровенщины, от ее основания и по сегодняшний день. А также систематизированные интересные сведения о железнодорожных вокзалах: старый, который был полностью разрушен в 1944 году и новый, функционирует по настоящее время.**

**Ключевые слова:** Ровно, железная дорога, вокзал.

**This article shows all the stages of development of Rivne railway, from its inception to present, and also systematic interesting information about old railway station, which was completely destroyed in 1944 and new railway station, which has been functioning till nowadays.**

**Keywords:** Rivne, railway, station.

16 жовтня 1869 року міністр шляхів сполучення Російської Імперії граф В. Бобринський представив цареві Олександру II доповідь «Про дозвіл торговому дому «Брамсон і син» у м. Рівне провести вишукування лінії залізниці від Бердичева через Житомир, Заславль, Острів, Рівне та Клевань до Брест-Литовська». В 1870 році були розроблені положення комітету міністрів і доповідь «Про видачу концесії на будівництво Києво-Брестської залізниці пану А. Рябініну». Було створено товариство Києво-Брестської залізниці, яке придбало у казни ще й ділянку Київ - Жмеринка з гілкою Козятин - Бердичів .

12 травня 1873 року газета "Волинские губернские ведомости", яка виходила в адміністративному центрі Волинської губернії Житомирі, повідомила про те, що 25 травня відкриється рух вантажних *потягів* через станції Оженин, Здолбунів, Рівне, Клевань, Ковель до Бреста. Жителі Рівного - читачі цієї газети - передавали цю приємну звістку своїм родичам, близьким, знайомим. Усе місто з нетерпінням чекало цієї події. І ось настав день 25 травня. До залізниці, яка пролягала через місто і над спорудженням якої довго трудилися робітники, вийшли рівняни від малого до старого - всім було цікаво подивитися на „диво" тодішньої техніки. Зі сторони Здолбунова на обрії з'явилася небачена досі рівнянам незвичайна машина, їх реакція була неоднозначною: дехто тікав від залізниці, дехто хрестився, але більшість з цікавістю розглядала паровоз, вагони.

Таким чином, до числа діючих була введена головна лінія Рівненського відділення дороги: Здолбунів - Рівне - Ківерці - Ковель. З цієї дати і ведеться літочислення відділення, станцій і депо, розташованих на цій лінії.

Основне призначення залізниці - відправка продовольства в Європу. У будівництво залізниці вклали немалі кошти акціонерні об'єднання, адже лише одна верства залізниці коштувала 104,9 тисячі карбованців.

Розпочався і регулярний рух пасажирських потягів, якими швидко та комфортно можна було дістатися до розташованих вздовж залізниці станцій. Зрозуміло, що далеко не всі рівняни могли дозволити собі таку розкіш - надто дорогими були квитки на потяги.

З введенням у дію 1898 року гілки залізниці Рівне–Вільнюс через Сарни наше місто стало вже залізничним вузлом, через який проходили потяги на Брест-Київ і Рівне-Вільнюс.

Для послуг рівнян у 1911 році вже було 7 потягів на добу, які направлялись на Київ, 6 - на Брест, 4 - на Полісся. Це були потяги - кур'єрські, поштові, швидкі, пасажирсько-змішані, прискорено-пасажирські, прискорено-вантажні.

Протягом наступних років пропускна здатність вокзалу значно зросла. Зокрема, з «Літопису Волині» дізнаємося, що у люту зиму 1939-1940 років на станції Рівне стояли сотні товарних вагонів набитих дітьми, жінками, чоловіками, яких енкаведисти мали відправляти до Сибіру.

Постановою Кабінету Міністрів України від 14 грудня 1991 року створено Державну адміністрацію залізничного транспорту, яка одержала скорочену назву “Укрзалізниця”, у підпорядкування якої й увійшли шість залізниць України: Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна і Придніпровська.

Львівська залізниця простягається на території семи західних областей нашої держави: Львівської, Тернопільської, Волинської, Закарпатської, Івано-Франківської, Чернівецької та Рівненської.

Протягом 1994–1996 р.р. відбулось інтенсивне запровадження автоматизованих систем продажу квитків “Експрес-2”, що значно підвищило культуру обслуговування пасажирів. Для якісного та сервісного обслуговування пасажирів утворено об'єднання вокзалу в якому відкрито касу сервісного обслуговування пасажирів, де можна замовити квиток, при потребі — переглянути телепередачі, свіжу пресу та замовити каву, чай.

У серпні 1998 року почали курсувати поїзди на електротязі на дільниці Здолбунів - Рівне - Ківерці - Ковель.

Структурні підрозділи залізниці: 2 локомотивних депо (Здолбунів, Ковель), 2 вагонних депо (Здолбунів, Ковель), пасажирське вагонне депо (Ковель), 5 дистанцій колії (Рівне, Броди, Сарни, Ківерці, Ковель), 3 станції сигналізації та зв'язку (Здолбунів, Сарни, Ковель), дистанція енергопостачання, об'єднаний вокзал “Рівне-Здолбунів”, колійно-машинна станція (Рівне), управління будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд №3, дистанція цивільних споруд (Ковель), дистанція лісонасажень (Ківерці), дистанція водопостачання (Рівне) та інші підрозділи

Рівненська дирекція залізничних перевезень — одна з п'яти, що входять до складу Львівської залізниці. Сфера її діяльності обіймає територію Рівненської, Волинської та частково Тернопільської та Львівської областей. Загальна довжина експлуатаційних колій становить 1253,3 км. До складу Рівненської дирекції входять 69 станцій, дистанція вантажнорозвантажувальних робіт (МЧ-3), три відбудовних поїзди, дві дитячі залізниці у Рівному та Луцьку. Понад 14 тисяч залізничників різних професій наполегливо трудяться на сталевих магістралях регіону. 3 позакласні станції (Здолбунів, Рівне, Ковель), 4 станції I класу (Сарни, Луцьк, Ізов, Ягодин), 5 станцій II класу (Броди, Дубно, Обарів, Клесів, Іваничі), 7 станцій III класу, інші станції IV- V класу.

Інформації про старий Рівненський залізничний вокзал майже не збереглося, але відомо, що він був збудований між Ковельськими та Сарненськими коліями.

У 1952 році гостинно відчинив двері новий залізничний вокзал. Він виріс замість, підірваного радянськими підпільниками при відступі гітлерівців з Рівного, вокзалу в 1944 році. І зараз оновлений залізничний вокзал постає перед гостями міста і області у всій своїй

красі. На його стінах – тризуб, герб незалежної України, старовинний герб Рівного, синьо-жовті українські національні барви. Всередині - просторе, світле приміщення, прикрашене великоформатними картинами які розкривають історію Волинського краю XIV-XVIII століття.

Проект сучасного залізничного вокзалу було розроблено в 1950 році Харківським відділенням “СОЮЗТРАНСПРОЕКТОМ”. Начальником архітектурної майстерні був Алехін, головним архітектором – Литар, автором проекту – Луцький. Порівнюючи сучасний стан вокзалу з його проектом, слід зауважити, що відповідність становить близько 80%. Декоративні елементи, баясини, ліпнина, пілястри – все це майже ідентичне з проектом, а те, що змінено – модернізовано під сучасні потреби вокзалу та виконано у відповідному, задуманому автором стилі.



Рисунок. Креслення автора з архіву Рівненського залізничного вокзалу

На жаль, до нашого часу перших залізничних вокзалів збереглося дуже мало. Адже, за цими шедеврами архітектури ніхто не дбає, не реставрує, а просто будують нові, значно більші, сучасніші. Переважна більшість таких об'єктів взагалі не являється пам'яткою архітектури. На мою думку, до таких надбань минулого слід ставитись особливо уважно, так як залізничні вокзали, які збудовані до Першої світової війни, є своєрідною історичною візитівкою міст. Тому необхідно вживати термінові та рішучі заходи, щоб зберегти ще існуючі найперші вокзали та внести їх до пам'яток архітектури.

#### Список використаних джерел:

1. Гурій Бухало. Ворота старовинного міста//„Сім днів” 2 серпня 2002 року.
2. Історія і сьогодення залізниці//”ЗОЛОТІ СТОРІНКИ РІВНЕ”–2002р.–41 с.
3. «Літопис Волині», Вінніпег, (Канада), № 6, с.83.
4. Вагонний парк//”ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ”–№5. 2008 г.
5. Архівні матеріали з рівненського залізничного вокзалу.