

ЛЬВІВ–ВЛАДИВОСТОК: 12 000 КМ НАЗУСТРІЧ СОНЦЮ

(Закінчення. Початок у №42)

Пейзажі за вікном змінюються не так уже й часто, а якщо відверто – то дуже повільно і малопомітно. Усе ж декілька тенденцій та просто цікавих моментів я для себе виокремлювала.

Найчіткіше закарбувалися у пам'яті берези. Поодинокі, групами чи цілі гаї, але вони ростуть скрізь. Дивним для мене виявилось те, що берези можуть бути не лише “високими струнками красунями”, а й дуже низенькими та “кучерявими”. Їхня густота та комбінації з іншими видами рослин змінюються залежно від регіону. Трапляються величезні території згарищ. Лісові пожежі у Росії найчастіше спричинені людським фактором – це типове явище. Деякі ще не до кінця обгорілі дерева намагаються відновлювати свою життєздатність, але загалом – картини зовсім не миловидні.

Одним з основних ресурсів Росії, а особливо сибірського регіону, є дерево. Тож не дивно, що вздовж усієї магістралі з певною періодичністю трапляються величезні деревозаготівельні та деревообробні комбінати, де готують деревину на експорт.

Щодо рівня життя, то він змінюється за тенденцією “що далі на Схід – то більш низький”. Архітектурні ансамблі зауральських, сибірських та забайкальських сіл колись, мабуть, милували око чепурними хатками, оздобленими знаменитою тутешньою різьбярською майстерністю. Тепер, випробувані часом, негодами та, скоріш за все, недоглядом, вони, швидше, відлякують, ніж приваблюють. Цілі села із хатами, почорнілими від старості, занедбаніми, стоять, наче привиди, деякі – “на курячих ніжках”, інші й поготові – “на колінах”. Щоправда, електрифіковані.

Зовсім інший вигляд мають міста. Вночі вони ще здалеку видніються яскравими загравами вогнів, афішуючи свої розміри, хоч у світлу пору доби домінує стара радянська архітектура. Тим не менш активно ведеться будівництво сучасних житлових будинків та бізнес-центрів. Таке-от поєднання культури і цивілізації з натяком на культурний конфлікт. Тому на регулярні запитання росіян, як ви живете на свої мізерні зарплати, мені хотілося відповісти у такому стилі: “А на що ви витрачаєте свої великі зарплати?”

Найкрасивіший відрізок дороги – це, звісно, район озера Байкал: гори, соснові ліси, нависні скелі та обриви, від яких захоплює подих. Я мала можливість милуватися красотою Байкалу не лише з вікна поїзда, а й наживо.

Якраз під час моєї мандрівки через тривалі дощі далекосхідна ріка Амур вийшла з берегів, а відтак спровокувала повінь у Єврейській автономній, Амурській областях та Хабаровському краї. У ЗМІ передавали страшні факти. Насправді картини виглядали не менш моторшно: величезні території були затоплені настільки, що виднілися лише верхівки дерев і де-не-де – дахи будинків. На щастя, повінь не пошкодила залізничні шляхи головної магістралі, тож проїхали ми в обидва боки благополучно.

У вагоні в той час активно обговорювалися причини стихійного



лиха. Присутні охоче “чіплялися” за версію, поширену у російській аналітиці, про “китайські біосферні експерименти” нібито з метою “змінити русло ріки, якою пролягає лінія російсько-китайського кордону, і розширити таким чином свої території”.

Іншими краєвидами зустрів мене Приморський край. Це вже не був одноманітний Сибір чи пустинне Забайкалля. Тут природа значно багатша і навіть пишна, а також – суцільні гори, хоч і не надто високі – лише кілька вершин гірської системи Сихоте-Алінь сягають двох

умови, що вдасться домовитися. Відповідно в дорогу потрібно брати те, що довго не псується, та з огляду на те, що в умовах “активної бездіяльності” апетит удвічі більший. Я ні в кого не помітила сухих хлібців, консервів чи каш, які якщо не корисні, то принаймні не шкідливі. Натомість більшість моїх супутників їли виключно вермішель, супи та картопляні пюре “з пакетиків”. До речі, ця їжа швидкого приготування – ще одна традиція і навіть культура у росіян. У величезних супермаркетах цим продуктам відводять по кілька відділів.

но” торгівлі у вагонах не було. Так само не спостерігала я і випадків дрібної злочинності. Натомість вагоном періодично проходив наряд поліції.

Мабуть, найцікавішими “розвагами” під час тривалої подорожі є зупинки та короткі прогулянки залізничними вокзалами. Деякі з них, як, скажімо, Володимирський, дуже схожі на гастроном радянських часів у районному містечку, деякі, як у Тюмені, подібні на сучасний торговий центр, а решта – старі будівлі розмірами відповідно до потреб міста, різні за архітектурни-



тисяч метрів. Тут також кардинально інший стиль та стан населених пунктів. Села хоч і нерозкішні, зате значно багатші та більш доглянуті, виглядали на фоні мальовничої природи гарно та гармонійно. Не знаю чому, але мені цей край чимось невловимим нагадав рідне Прикарпаття. Як з'ясувалося згодом – небезпідставно.

Споживання їжі у поїзді – це своєрідна культура, витворена ще у радянському минулому. Неодноразово подорожуючи в українських потягах, я завжди дивувалася, чому люди, тільки-но поїзд відправиться, одразу ж беруться до їжі, хоча, здавалося би, щойно з дому. Тут я теж спостерегла аналогічне явище.

Холодильник у вагоні один – у робочому купе провідників. Він досить маленький, тож покласти туди можна дуже мало та ще й за

Ще одна обов'язкова їжа у поїзді саме цього маршруту – риба омуль, яка водиться тільки в озері Байкал. Досвідчені пасажери стверджують, що, проїжджаючи цей відрізок дороги, усі у вагоні їдять тільки омуля. Я не мала змоги бачити це вживому, оскільки в Іркутську робила зупинку, а, об'їхавши Байкал “своїм ходом”, продовжувала маршрут уже з Улан-Уде. А у зворотний бік поїзд проїжджав повз Байкал уночі.

Не знаю, наскільки популярним є вагон-ресторан, що курсує у складі поїзда, бо сама там не була, однак його працівник чи не щогодини проходився вагонами з пропозицією придбати спиртне чи солодощі. Споживання алкогольних напоїв у вагонах дозволено, але ніхто цим не зловживав.

Варто відзначити, що “стихий-

ми стилями, кольорами та станом. Найбільше запам'яталися вокзали у Єкатеринбурзі – зі символічною аркою-кордоном між Європою та Азією – та Новосибірську – найбільший та один із найкрасивіших у Росії, а також, кажуть, що і в цілому СНД, хоча мене, окрім розмірів, ця споруда більше нічим не здивувала. А загалом усі вони виглядають не надто привабливо і зовсім не облагороджені.

Не враховуючи двох московських – Київського та Ярославського – я мала можливість детально оглянути ще три вокзали на шляху, оскільки провела там чимало часу. Це вокзали в Іркутську, Улан-Уде та Владивостоці. Про кожен із них є що розповісти.

Попри ретельну підготовку до цієї поїздки, я випустила з уваги те, що вся російська залізниця працює за московським часом. Отож, при-

бувши до Іркутська о 17-й годині, я потрапила у ніч. Відтак ладнати свої справи було значно проблематичніше. Вокзал сподобався мені зовнішнім виглядом, незважаючи на секційне планування: щоб потрапити в інший зал, потрібно виходити на вулицю і заходити у двері іншого під'їзду.

За правилами переривання маршруту я першочергово зверталася до чергового по станції, а він скеровував мене до квиткового касира, яка фіксувала зупинку. Квитків за маршрутом Іркутськ–Владивосток у вільному продажу не було. Мені порадили впродовж десяти днів приходити до кас і цікавитися новими надходженнями. Це, звісно, у мої плани не входило, оскільки я мала намір провести ці десять днів на Байкалі. І тоді мені трапився справжній “ангел-охоронець” в особі Фаїни – працівниці довідкового бюро станції Іркутськ. Вона весь цей час шукала для мене найкомfortніше місце з тих, що з'явилися, самостійно оформила мені нові проїзні документи, а тоді ще й передала їх начальникові поїзда, яким я повинна була продовжити маршрут уже з Улан-Уде, таким чином я економила цілу добу. Щодня Фаїна телефонувала мені і цікавилася моїм станом справ та відпочинком. Із величезною приємністю згадую цю уважну і чуйну жінку.

На російських залізницях особливої уваги надають безпеці пасажирів та антитерористичним заходам. На вокзалах регулярно чергує велика кількість охоронців, усі входять обладнані арками-металодетекторами, а гучномовці регулярно попереджають про можливість терористичних актів, і ці попередження, як мені здалося, звучать частіше, ніж оголошення про прибуття чи відправлення поїздів. На вокзалі в Улан-Уде мені довелося стати свідком випадку, коли залишена без нагляду сумочка, вміст якої зреагував на переносний металодетектор, стала причиною термінової загальної евакуації пасажирів.

Усі залізничні станції Російської Федерації обладнані безкоштовним Wi-Fi-сервісом, щоправда, зайти з його допомогою можна хіба що на сайт РЖД.

І насамкінець, підбиваючи підсумки, скажу, що 13 днів так званої “російської екзотики” мене зовсім не втомили. Час подорожі в обидва боки минав так непомітно, що не доводилося рахувати дні й години. Разом із тим кожна подорож – це чудова нагода заглибитися в себе, поміркувати про сенс життя, пофілософствувати, поглянути на прості речі з іншого боку, під іншим кутом зору.

Маю намір відвідати ще багато цікавих місць, але ці подорожі відбуються без залізниці. Довідалася я також, що, зважаючи на нові запити сучасного суспільства, тривалі залізничні поїздки економічно не вигідні та малоефективні. Цілком імовірно, що для РЖД також. Але я з величезним задоволенням здійснила одну з перших своїх тривалих подорожей.

Оксана ЛОЇК

На фото (вгорі): біля пам'ятного знака, що символізує закінчення Транссибірської магістралі