



До усього переліченого треба додати ще сучасні дороги, обладнані світлодіодною підсвіткою, новий комфортний громадський транспорт, море квітів та ідеальну чистоту, яку за допомогою різноманітних машин тут підтримують цілодобово, і у підсумку отримуємо Астану – “місто третього тисячоліття”. Кажуть, що вивести з рівноваги мешканця Алмати можна одним запитанням: чи правда, що Астана – найгарніше місто Казахстану? Колись обов’язково перевірю.

Утім таке захоплююче враження складає лише новозбудована Астана. Друга її частина, та, яка ще донедавна була Акмолою, різоче інша. Її мешканці зізнаються, що їздять на інший берег, як у музей. Такою ж “вишуканою” на фоні тотального бездоріжжя виглядає і нова 250-кілометрова магістраль, що веде до столиці.

Ще одна тема, яка потребує окремого висвітлення, – правоохоронці. Я маю на увазі всі силові та правоохоронні структури. І митників теж, які не лише “контролюють” державні кордони, а й залишають за собою право сідати у поїзд на будь-якій станції та продовжувати свою “діяльність” у дорозі.



Нахабністю і “вовчим апетитом” до грошей відзначаються і звичайні міліціонери. Але найодіознішими вважаються представники дорожньої інспекції. По-перше, для них машин в ідеальному стані не існує априорі – завжди знайдеться причина для оформлення правопорушення. По-друге, постів дорожньої інспекції практично нема, але її працівники моніторять шляхи на машинах, контролюючи правила дорожнього руху за допомогою спеціальних радарів або “на око”. Тому навіть найдосвідченіші водії радять не торгуватися і не псувати собі нерви, а одразу розійтися “по-доброму”.

Важливе значення у Казахстані має залізничний транспорт, адже саме на залізницю припадає 70% вантажообігу і понад 60% пасажиропотоків країни. У країні розгалужена мережа залізниць, що сполучають між собою абсолютно всі міста, а працює у залізнич-

ній галузі 1 відсоток населення Казахстану. Цікавим фактом є те, що саме у Казахстані свого часу був встановлений світовий рекорд – “Цілинною залізницею” пройшов потяг у складі 440 вагонів загальною вагою майже 45 тис. тонн і завдовжки 6,5 кілометра.



Після подорожі Узбекистаном та Киргизстаном у Казахстані я не відкрила для себе практично жодної нової страви. Відзначила лише, що тут більшою популярністю користуються солодощі. А ще запам’ятався чай – чорний з молоком. Із поваги до гостя йому

території Центральної Азії. Варто зазначити, що казахи серед інших середньоазійських народностей виділяються особливим стилем. У їхній культурі ніколи не було зайвої помпи та несмаку. Тому й зараз надзвичайно красиві казахські міщанки зазвичай одягають на вигляд досить скромний, але доволі вишуканий одяг. Ще один цікавий момент: на відміну від усіх східних народів, де традиційним вважалося продовження родинних зв’язків між близькими родичами, тут “родинні шлюби” аж до сьомого коліна вважаються збоченням. Мабуть, у цьому пошуку нової, далекої крові і криється секрет особливої краси казахських жінок.

Казахи – люди переважно добрі та гостинні, як і в інших східних державах. Населення міст демонструє загалом високу політичну освіченість. Приміром, досить

часто зустрічала людей, які до найменших тонкощів орієнтуються у внутрішній ситуації в Україні. У Казахстані зараз спостерігається відчутне національне відродження, піднесення: повернення заборонених або забутих імен, тотальне зацікавлення своєю історією, відновлення культурних традицій. Казахи переважно люблять і поважають свого президента. Щоправда, любов ця не сліпа, вони вказують на його “мінуси”, але загалом схвалюють його політичний курс.

Мені не вдалося виконати особисту програму “максимум”, багато що залишилося поза моєю увагою: гори та природні резервації, спецпоселення колись репресованих воєнків УПА на сході країни, які тепер населяють уже їхні діти й онуки, місце заслання нашого генія Тараса Шевченка і багато іншого. Сподіваюся, що колись я ще побуваю у Казахстані. А цього разу, від’їжджаючи з цієї країни, я відчувала якісь двоякі почуття. З одного боку – захоплення різноманіттям, з іншого – я не змогла дати собі відповідь на запитання: Казахстан – це поєднання прадавньої культури та ультрасучасної цивілізації чи їхній конфлікт?

Оксана ЛОЙК  
Фото автора



## Вересень в історії Львівської залізниці

**1866 рік.** 1 вересня зі Львова до Чернівців вирушив прикрашений прапорами та гірляндами потяг, у якому розмістилося кілька сотень осіб. В експлуатацію було передано 266,6 км залізничної колії.

**1873 рік.** 16 вересня залізниця сполучила Львів зі Стриєм. 28 вересня Галичина поєдналася колією із Волинню.

**1890 рік.** 10 вересня військове відомство передало 11 верст луцької лінії Південно-Західним залізницям.

**1909 рік.** 24 вересня відкрите залізничне сполучення Львів–Бережани. Це сполучення ще у 1839 році запропоноване Олександром Фредро і Леоном Сапегою.

**1919 рік.** 10 вересня у Сен-Жермені підписана мирна угода – усі лінії, весь рухомий склад залізниці Галичини передані у власність Польщі.

**1922 рік.** 30 вересня завершена відбудова віадука у Любізні.

**1939 рік.** 1 вересня гітлерівська авіація завдала бомбових ударів по Львову – зруйновані головний вокзал, товарна станція, станції Клепарів, Підзамче та Личаків.

**1946 рік.** Для налагодження чіткої системи керівництва залізничним транспортом створено комплексні відділення. На Львівській залізниці сформовано Львівський, Самбірський, Стрийський, Станіславівський, Чернівецький, Коломийський, Ужгородський, Тернопільський і Чортківський відділки.

**1974 рік.** Стрийському вагоноремонтному заводу виповнилося 100 років.

**1990 рік.** Відкрито вокзал у Трускавці.

**1993 рік.** 1 вересня запрацював новий цегельний завод у Бабичах.

**1994 рік.** 26 вересня дизель-поїзд вирушив із Хирова до станції Ясло зі зупинками в містечках Сянок та Кросно.

**1998 рік.** Із нагоди 1100-річчя у древньому Галичі відкрито оновлений залізничний вокзал.

**1999 рік.** Здана в експлуатацію новозбудована вузлова лікарня в Чопі.

Відкритий відреставрований вокзал станції Івано-Франківськ.

**2000 рік.** Урочисто відкритий вокзально-станційний комплекс у Коломиї.

**2002 рік.** Став до ладу капітально відремонтований вокзальний комплекс станції Чортків.

У пасажирському вагонному депо Чернівці атестовано новий фірмовий поїзд “Буковина”, що почав курсувати за маршрутом Чернівці–Київ.

**2003 рік.** 5 вересня після капітального ремонту відчинив для пасажирів двері вокзал на залізничній станції Долина.

**2005 рік.** Нові АСДКД введені в дослідну експлуатацію.

**2006 рік.** Швидкісний поїзд “Київський експрес” відправлений за маршрутом Київ–Львів–Київ.

**2007 рік.** 25 вересня урочисто відкритий оновлений вокзал станції Калуш.

На першому пероні вокзалу Тернопіль презентовано колійну машину ДКМ-1 українського виробництва.

У вагонному депо Коломия введено в експлуатацію комплект індукційних нагрівачів внутрішніх кілець роликів підшипників і лабіринтного кільця буксового вузла при їх демонтажі з осі колісної пари.

**2009 рік.** Урочисто освячено меморіальну дошку на пам’ять про людей, невинно вбитих у 1946-47 роках, останки яких знайдено на території Підзамчівської дистанції колії у 2005 р.

**2011 рік.** 1 вересня Львівська залізниця запровадила роботу локомотивних бригад на подоєженій ділянці обслуговування Львів–Лавочне–Чоп без зміни локомотивних бригад на станції Лавочне.

Капітально відремонтовано пункт обігріву колійників на станції Хриплин Івано-Франківської дистанції колії.

Став до ладу новий адміністративний корпус у Рівненській дистанції водопостачання.

**2012 рік.** Із 27 вересня для вивчення попиту пасажирів між Львовом і Луцьком запроваджено пряме сполучення, яким курсуватиме рейковий автобус.

Відділенню ендоскопії Клінічної лікарні Львівської залізниці презентовано сучасне обладнання – відеоендоскопічний комплекс для якісного обстеження та лікування працівників магістралі.

За матеріалами історичного архіву та газетних публікацій підготував Юрій ДУБИК