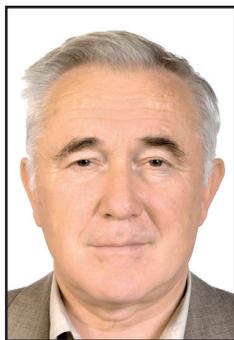




# Транссиб: путешествие во времени



Мачей АУГУСЬЦИУК  
Maciej AUGUŚCIUK

Цецилия ГЛАЗОВСКА  
Cecilia GLAZOWSKA



Эльжбета ДУДЗИНЬСКА  
Elżbieta DUDZIŃSKA

Станислав МАРШАЛЕК  
Stanislaw MARSZALEK



**Trans-Siberian Railway:  
a Travel into the Time**  
(текст статьи на англ. яз. –  
English text of the article – p. 232)

**Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) всячески содействует популяризации обмена опытом и ознакомительных поездок для представителей стран-участниц и присоединённых предприятий.**

**Широкие международные контакты позволяют развивать взаимопонимание, укреплять деловые связи, передавать знания, блюсти историческую преемственность в сфере железнодорожных сообщений.**

**В конце июля минувшего года из поездки по Транссибу возвратилась группа польских железнодорожников. Судя по публикуемым заметкам, они имели возможность удовлетворить не только профессиональный интерес, но и познакомились с историей Забайкальского края, прошлым бурятского и монгольского народов. Современный локомотив поневоле стал для путешественников «машиной времени».**

Ключевые слова: Транссиб, Забайкалье, ретроспектива, ОСЖД.

**В** рамках программ ОСЖД есть маршруты особо дальние и потому самые познавательные. Несомненно, к ним принадлежит и тот, который достался нам, как счастливый лотерейный билет. С 12 по 29 июля 2017 года группа польских железнодорожников из 26 человек совершила путешествие по Транссибирской магистрали в Бурятию и Монголию.

Многие участники экспедиции уже и раньше совершали поездки по Транссибирской магистрали через Сибирь, от которых у них остались самые незабываемые впечатления. В 2012 году они посетили Иркутскую область и Прибайкалье (Кругобайкальскую железную дорогу и посёлок Байкал), а естественным следствием неудовлетворённого любопытства после этого путешествия было желание узнать: «А что же там по другую сторону Байкала?». Этот вопрос и стал лейтмотивом для организации ещё одной поездки – в Бурятию (Забайкалье), а затем по Трансмонгольской магистрали в столицу Монголии Улан-Батор.

- Первым этапом путешествия (12.07.2017) был долгий путь на поезде 006 ЗЩ по маршруту Москва-Ярославская–Улан-Удэ (расстояние 5609 км).



• Второй этап (20.07.2017) – поездка поездом 362 Ы из Улан-Удэ в Улан-Батор.

• Третий и заключительный этап путешествия (25.07.2017) – поездом 005 В по маршруту Улан-Батор–Москва–Ярославская (6266 км).

По прибытии на станцию Москва–Ярославская и посадки в купейный вагон поезда, который отправился ровно в 23:55, начался первый этап нашего путешествия. Персонал организовал обслуживание группы на должном уровне: были предложены чайная и сувенирная продукция, постельные принадлежности и полотенца. При следовании по маршруту Москва–Ярославская–Улан-Удэ поезд делал остановки в Казани, Перми, Екатеринбурге, Омске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, так что у участников экспедиции была возможность увидеть в том числе и старинные вокзальные комплексы.

Периодически нам приходилось смотреть на свои часы, которые были установлены на московское время, так как в вывешенном в коридоре вагона расписании движения поезда № 006 обозначено именно московское время. А как без таких «железных» ориентиров в многодневном пути? Только на вагонной стене указывалось время прибытия, отправления и продолжительности стоянки на промежуточных

станциях. График движения соблюдался безукоризненно по ходу всей поездки. Проводники напоминали пассажирам о продолжительности стоянки на каждой остановке.

Во время остановок мы прогуливались по платформам, покупали продукты в киосках и, если время позволяло, посещали ближайшие окрестности железнодорожных вокзалов, где с удовлетворением отмечали, что вокзалы станций знаменитой Транссибирской магистрали являются поистине визитной карточкой городов.

Временной интервал между отдельными остановками варьировался, иногда от 3 до 7 часов. Это время мы посвящали, когда особенно везло, наблюдению за живописными пейзажами за окном, включая луга, усыпанные коврами фиолетовых и розовых цветов, березовые рощи и красочные деревянные дома с резными оконными рамами. Правда, иногда эту картину нарушали длинносоставные грузовые поезда, перевозящие природные ископаемые из Сибири в другие регионы страны. Кроме того, у нас периодически создавалось впечатление, что мы «плывём во временном пространстве» – столько разных ассоциаций рядом, столько забытых уже деталей эпох, этнокультур, особенностей, совсем не синхронно сосуществующих технологических и общественных укладов.





Члены нашей группы постоянно пытались сосчитать количество вагонов в проходящих мимо нас составах и спорили по этому поводу, а также по другим вопросам, связанным с железными дорогами. При этом их путевые комментарии в отношении Транссибирской магистрали свелись к следующему:

- пассажирские и грузовые перевозки по Транссибирской магистрали осуществляются в больших объёмах, чему способствует хорошо подготовленная инфраструктура;
- безопасность на одноуровневых железнодорожно-автомобильных переездах обеспечивается за счёт применения интересного технического решения – блокадой дороги поднятыми плитами, размещёнными заподлицо с дорожным покрытием, при одновременном опускании шлагбаума;

- железнодорожные вокзалы – это красивые архитектурные объекты, вмещающие полный спектр современных услуг для пассажиров;

- на каждой крупной станции имеются аккуратные и ухоженные «памятники» минувших технологических эпох железнодорожной отрасли, в том числе восстановленные исторические локомотивы;

- персонал выполняет свои обязанности без замечаний, а голосовая информация о прибытии и отправлении поезда через систему громкоговорящей связи на станциях объявляется должным образом.

За Иркутском пассажиры имели честь любоваться легендарным и самым глубоким озером в мире – Байкалом. Вид на это озеро довольно долго сопровождал нас по дороге в столицу Бурятии – Улан-Удэ, куда поезд прибыл ровно по расписанию, в 15:02 (по местному времени) после более чем четырёхдневного путешествия. Но по-настоящему наша группа встретила Байкал только на закате дня в туристическом местечке Максимиха, расположенном на берегу Баргузинского залива. Туда мы добрались, преодолев путь в 230 км на автобусе из Улан-Удэ вдоль восточного побережья озера.

На следующий день нам предстояло проехать на автобусе до полуострова Святой нос (самый большой по площади остров озера) и Забайкальского националь-





ного парка. На песчаном пляже (длиной более 20 км) было организовано праздничное пребывание с прогулкой по побережью, где росли кедры, сосны, ели и берёзы.

Большим событием для нас стал костёр, организованный местными умельцами в окрестностях Байкала, на треноге в котле нам сварили восхитительный русский рыбный суп (уху) со знаменитым байкальским омулем. Сам костёр особо притягивал участников нашего путешествия – в тот прохладный, с сильным ветром день можно было погреться и расслабиться около него.

Потом мы посетили столичный город Улан-Удэ: этнографический музей народов

Забайкалья, площадь Революции, Арбат, памятник Ленину. На следующий день осмотрели Центр Тибетского буддизма (ранее – ламаизма) в Иволгинском дацане. Потом нас тепло встретили в селе Тарбогатае, где до сих пор живут старообрядцы. Сюда отправляли приверженцев старообрядческой веры, ставшей обособленной ветвью православной церкви. Традиции и культура забайкальских староверов были в 2001 году внесены в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Здесь, в музыкальной постановке, нам показали фольклорное представление с танцами, в которых приняли участие и все члены нашей группы. После





этого мы попрощались с гостеприимной Бурятией.

Во время второго этапа путешествия нам предстояло переехать на поезде из Улан-Удэ в Улан-Батор. Прибыли мы в столицу Монголии 21 июля. Этот день был особенным для жителей страны, тем более — для Улан-Батора: на площади Сухэ-Батора только что избранный президент страны Халтмаагийн Баттулга был приведён к присяге. По этому поводу на центральной площади были проведены военный парад и праздничное шествие с фольклорными песнями и танцами. День выдался солнечным и искрился красочными цветами народных костюмов, которые демонстрировали семейные династии из разных уголков государства, приехавшие принять участие в этой торжественной церемонии.

На следующий день мы посетили в Цонжин-Болдоге монументальную статую Чингисхана (это самый большой конный памятник в мире, его высота 40 метров). Затем побывали в Национальном парке Горхи-Тэрэлж (дословный перевод «ручей рододендронов»), который знаменит прекрасными альпийскими пейзажами и удивительными скальными образованиями эпохи мезозоя.

Во время пребывания в местном буддийском храме внезапно начался проливной дождь. Нашим единственным рефлексивным решением было запустить молитвенные мельницы, расположенные вокруг храма, с просьбой прекратить осадки. Молитвы были услышаны, солнце вернулось.

Рано утром в Национальном парке Хустай мы, вооружившись фотокамерами, «охотились» за лошадьми Тахи (лошади Пржевальского). Позже отправились путешествовать по суровым степям и песчаным дюнам Элсэн Тасархай, называемым маленькой пустыней Гоби. В тот день мы посетили также музей в Каракоруме (первая столица Монголии), где в основном представлены экспонаты периода Великой Монгольской империи.

Во время этих поездок нам довелось провести две ночи в юртах, в них мы быстро обжились и в новых условиях чувствовали себя комфортно. На обратном пути в Улан-Батор посетили монгольскую семью, которая живет лагерем в степи и занимается разведением лошадей. Нас душевно встретил хозяин (старейшина семьи), которого в свою очередь приветствовал старший по возрасту из нашей группы. После обмена приветствиями и подарками



мы отправились в древний монастырь Эр-дэни-Дзу, построенный в XVI веке.

В последний день нашего пребывания в Улан-Баторе мы посетили Монгольский музей железнодорожной техники, чьи экспонаты дают развёрнутую картину пережитой в стране эволюции транспортной сферы.

Третий и заключительный этап – возвращение в Москву.

Обратный путь проходил без проблем. Через окно поезда мы попрощались с Великим Байкалом. У нас была возможность полюбоваться прекрасными станциями в Слюдянке и Иркутске, потому что там были более продолжительные стоянки в дневное время.

Когда приблизились к Москве, ночи стали длиннее – может быть, поэтому поездка показалась короче. Хотя обратная дорога всегда короче. Смена пространственно-временного освещения была очень динамичной, что вызвало некоторые нарушения циркадного ритма. Остались позади Красноярск, Новосибирск, Омск, Екатеринбург, Пермь, Казань, Владимир. В какой-то момент промелькнул за окном пограничный столб, обозначающий границу между Европой и Азией, и наконец, спустя пять

дней стремительного движения мы прибыли в Москву. Финал: 29.07.2017.

Поездка прошла в спокойной и приятной атмосфере, благодаря доброте и заботе работников поездных бригад. Проводники не забывали о комфорте пассажиров, порядке и чистоте в вагонах. Они – на таких-то расстояниях – контролировали, чтобы никто не отстал от поезда на остановках.

Во время путешествия по Транссибирской магистрали и во время нашего пребывания в Бурятии и Монголии мы с большим удовольствием и тепло общались с жителями этих регионов, участвовавшими в организации наших встреч, поездными бригадами, обычными гражданами, встречавшимися во время экскурсий, и просто попутчиками.

Подводя итоги нашей поездки, хотелось бы порекомендовать любителям путешествий совершить поездку по Транссибирской магистрали, где можно не только увидеть большое количество памятников истории и живописных пейзажей, но и узнать много интересного о таких привычных нам, казалось бы, железных дорогах, поближе познакомиться с их прошлым и настоящим. И возможно, даже в чём-то изменить свои взгляды на некоторые давно известные вещи. ●

Координаты авторов: **Аугусьцюк Мачей**, почетный директор управления электроснабжения АО «ПКП ПЛК» («Польские государственные железные дороги, инфраструктура»), eaugust2@o2.pl.  
**Глазовска Цецилия**, магистр экономики.

**Дудзиньска Эльжбета**, магистр филологии (русский язык).

**Маршалек Станислав**, магистр-инженер, почетный работник АО «ПКП ПЛК» («Польские государственные железные дороги, инфраструктура»).

Статья поступила в редакцию 26.01.2018, принята к публикации 28.02.2018.

