

Бецадський Тадж Махал,

або Чи перетворяться місця колишніх наших поселень на туристичний рай?

У Бецадських горах, що на півдні Польщі, є місця, де просто серед лісу чи галявини можна натрапити на яблуню, грушу, черешню. Це не особливість місцевої флори. Річ у тім, що до 1947 року тут були українські села, яких за підтримку УПА під час операції «Вісла» за лічені дні переселили на захід Польщі, а хати спалили. Група українських журналістів, завдяки фундації «Партнерство заради демократії», змогла відвідати один з куточків цього регіону — Динівське підгір'я.

Пам'ять зберегли церкви

Після виселення українців ці місця так і не вдалося заселити. Наприклад, у селі Ушик Дольний колись проживало близько тисячі мешканців, а тепер — заледве триста. Сьогодні про українські поселення, окрім старезних фруктових дерев, нагадують географічні назви (приміром, Яворник Руський, Яблуніца Руська), а ще — дерев'яні церкви. Найстарша з них — церква Вознесіння Господнього, побудована ще 1510 року. Її звели на горі висотою 300 метрів, не використовуючи пилок та цвяхів — лише сокири. Парафіянами церкви п'ять століть поспіль були мешканці Улуча. Тепер цього села немає. Є лише старе кладовище навколо храму, де можна прочитати імена останніх парафіян. Кажуть, що після того, як селян вивезли, дерев'яні бані храму мародери розібрали на дрова, і до 60-х років минулого століття церкву заливали дощі й сніги. Проте навіть такі випробування споруда витримала. Сьогодні церква не є діючою.

Інша доля спіткала церкву Пресвятої Богородиці в селі Войтково. Цей греко-католицький храм селяни збудували у середині XIX сторіччя. У 40-х роках минулого століття церква дивом вціліла, а ось парафіян не стало. Нові мешканці села переобладнали храм на римо-католицький.

Спеціаліст екологічної освіти лісництва «Бірча» Ришард Капушчінський розповів, що після війни багато сімей пережили тут справжні трагедії. Адже більшість мешканців прикордоння, як правило, мають родичів по обидві сторони кордону. Тож коли після війни їм довелося визначитися, хто вони більше — українці чи поляки, то траплялося так, що сестра обирала українську сторону, а брат — польську. Уперше після війни таким людям вдалося побачитися аж у 1980-х роках.

«Такі історії тут може розповісти кожен, — каже пан Капушчінський. — Так, мої батьки родом із українського міста, що по той бік кордону. Але після війни вони були вимушені покинути свої домівки і переїхали до Польщі».

Королівське полювання між яблунями

Проте трагічна історія цього регіону не завадила партійному керівництву комуністичної Польщі організувати тут елітну мисливську базу. На 30 тисячах гектарів було створено лісництво «Бірча». Полювати на оленів, кабанів, сарн, ведмедів сюди приїздили лідер повоєнної Югославії Йосип Броз Тіто, іранський шах Мохаммед Реза Пехлеві, завідниками бірчанських лісів була партноменклатура Польщі та України. Для їхніх потреб збудовано аеродром та мисливський замок у містечку Арламув. Лісництво було огорожено та посилено охоронялося. Від тих часів бірчанським лісам залишилися хіба що рештки огорожі, дороги та мисливські вежі.

Після демократичних перетворень у Польщі тут організовано лісництво «Бірча», на території якого розташовано 8 заповідників. Його працівники хоч і називаються лісниками, проте працюють, швидше, як екологи та вчителі. Береже ліс від браконьєрів спеціальна служба — лісова охорона. А лісники більше займаються екологічною та просвітницькою діяльністю: проводять екскурсії для молоді, дітей, розповідають, наскільки важливо берегти природу, показуючи охочим рідкісні види рослин. До речі, в лісництві, як і раніше, водиться багато звірів. Зокрема, оленів та сарн так багато, що їх можна побачити з вікна автобуса. Також на території лісництва — вододіл Чорного та Балтійського морів.



Приманка для туристів

Звичайно, уся ця робота спрямована не лише на збереження природи, а й на те, щоб привабити якомога більше туристів. Зацікавлені в цьому і місцеві жителі, які активно розвивають так званий «зелений туризм».

Крім того, в регіоні є багато motelів та готелів, ціна проживання у яких часом ще нижча, ніж у селян. Проте, як з'ясувалося, лише гарної природи, чистого повітря та, порівняно з Західною Європою, низьких цін виявилось замало. Слід облаштувати дороги, організувати спеціальні туристичні траси, зрештою, очистити забруднені ріки, прибрати ліси. Одному гірському селу така робота, звичайно, не під силу. Тому місцеві селяни створили зв'язок гмін Динівського підгір'я.

Дуже приємно, що ця спільнота приділяє особливу увагу співробітництву з Україною. Тут переконані, що трагічні сторінки історії треба пам'ятати, але водночас слід будувати нові відносини. На знак примирення між народами у лісництві «Бірча» на місці, де колись було українське село Ломна, посаджено так званий медіа-ліс. Його досаджують щороку восени українські та польські журналісти. Цьогоріч, окрім журналістів, ліс саджали також діти з польських та українських прикордонних сіл. Приємно дивитися, як ці діти працюють разом, спілкуються без перешкод, мають спільні інтереси.

Я запитала у одного хлопчика з польського села, з чим у нього асоціюється Україна? Чесно кажучи, ставлячи це запитання, передчувала, що він розкаже якусь криваву сімейну історію. Але хлопечко, не задумуючись, відповів: «З Євро-2012!».

Тетяна ПАСОВА.

На знімку: церква Вознесіння Господнього. Фото автора.

Ми живемо в епоху поліглотів

Днями студенти Інституту журналістики мали можливість ознайомитися з принципами синергетичної журналістики та її роллю в перетворенні суспільства. Лекцію під такою — надто науковою, на перший погляд, — назвою їм прочитав професор зі Сполучених Штатів, член Міжнародної Спільниці письменників «Новий сучасник» Олександр БОГДАНОВ (на знімку). Крім основного доповідача, перед студентами виступили власний кореспондент «Голосу України» та Українського радіо в країнах Балтії Володимир Строй, викладач Інституту журналістики Юрій Єлісавенко і підприємці з Риги та Скадовська Ірина Віганте й Валентина Кириченко. Що пов'язує цих людей між собою і принципами синергетики, присутні дізналися в процесі лекції, яка згодом перетворилася на жвавий діалог доповідачів й аудиторії.



Отже, насамперед, що таке синергетична журналістика? Цей мудрий термін насправді означає доволі просту річ: спільну роботу працівника ЗМІ зі своїми читачами, слухачами і глядачами над розв'язанням якоїсь актуальної для суспільства проблеми. Тобто, якщо автор допомагає конкурувати своєму виданню на переповненому мас-медійному ринку вдалим пошуком важливої теми і її різнобічним висвітленням із залученням широкої аудиторії, він і займається синергетичною журналістикою. Однією з таких тем, як показали дослідження, є вивчення іноземних мов. Недаремно ЮНЕСКО, зазначив Олександр Богданов, оголосило початок третього тисячоліття епохою поліглотів: «Повальне незнання найпоширеніших у світі мов — це інтелектуальний Чорнобиль, бо країна з такими громадянами випадає зі сфери розвитку».

Чим можуть допомогти журналісти в подоланні наслідків цієї «інтелектуальної катастрофи»? Ознайомлення суспільства з лінгвотренажером — універсальним мультимедійним технічним засобом навчання, здатним забезпечити масове і динамічне освоєння саме розмовної, автентичної, сучасної англійської та інших мов (у програму нині закладено всього 27 мов. Для вивчення через лінгвотренажер готують і українську). Причому саме для такого принципу вивчення іноземної, як і для кохання, не має значення вік чи соціальний статус, що й довів приклад Ірини Віганте та Валентини Кириченко, які ще кілька років тому «не вміли вмикати комп'ютера», а нині через Інтернет спілкуються зі світом доброю англійською, а пані Валентина навіть влаштувала «віртуальне весілля» своєї доньці.

Якщо наших читачів глибше зацікавить вивчення іноземної мови через лінгвотренажер, подальше висвітлення цієї теми і буде прикладом синергетичного зв'язку між вами і нами. Залишається лише додати: передплачуйте «Голос України» і ви заговорите голосами світу.

Людмила КОХАНЕЦЬ.
Фото Людмили НІКІТЮК.

Автобусом у кожне село

На Волині чи не найкраще вирішується питання пасажирських автоперевезень

Пригадую осінь 1993 року. Холодний, напівтемний і майже порожній автовокзал у Володимирі-Волинському. На величезному стенді розкладу руху автобусів клюпкою прищеплено аркуш із зошита, а на ньому кількома рядками перелічено діючі на той день маршрути. Листочок заповнений лише наполовину. То був час найбільшого занепаду пасажирських перевезень. Автомобілістам бракувало пального, запчастин, а людей із домівок не випускало безгрошів'я.

Начальник Луцького автовокзалу Ігор Модла пам'ятає дещо пізніше часи.

— Одинадцять років тому, коли обійняв цю посаду, щодня відправляли з вокзалу 170 автобусів. Сьогодні — майже 800. Ситуація змінилася кардинально. Чи не кожного місяця відкриваємо нові маршрути. Маємо сполучення з Чехією, Італією, Польщею, Білоруссю. Та головний наш пасажир все-таки живе у сільській місцевості. Якщо не вірите, погляньте на розклад.

Знайомство з цим інформаційним стендом зайняло у мене щонайменше півгодини. Куди тільки не вирушають автобуси з Луцька. Я вже не кажу про районні центри, Рівне, Львів, Київ, Ужгород. Здавалося б, Волинь уже переїздив з краю в край, а все ж зробив для себе географічне відкриття. З'ясовується, є у нас таке село Каливиця, яке має пряме сполучення з обласним центром. До нього з Луцька щонайменше 160 кілометрів. Та й селом Каливицю важко назвати. Такий собі великий хутір на межі Любешівського і Камінь-Ка-

ширського районів. Також мало відоме в області село Височне, що на українсько-білоруському прикордонні в Ратнівському районі. Розташоване воно віддалік центральних автотрас. Але й про 380 мешканців Височного не забули. Сідай на автобус і їдь просто в обласний центр. По 140—170 кілометрів віддаляє Луцьк від сіл Любохини, Цир, Залаззя, Датино, Лобна, Деревок, Дольськ, Ветли, Щитинь, Межисить, Хотешів, Пульво, Мала Глуша, Велика Глуша. Однак це не стало перешкодою, аби їх мешканці могли без пересадки дістатися до Луцька.

Чи може кожна область похвалитися такою увагою до сільського мешканця? Напевно, що ні. Цього літа відвідав своїх родичів на Полтавщині. До районного центру Семенівка з Полтави добрався без проблем. А ось до великого і знаного в області села Веселий Поділ довелося доїжджати попуткою. Жодного рейсу з райцентру в село немає. Хоч з Семенівки до Веселого Подолу лише сім кілометрів. Подібне і з іншими селами району.



Прикро, але сільським людям там важко дістатися лікарні, по довідки в установи, поїзда.

А на Волині вирішили зробити інакше. Хочеш мати вигідний маршрут до райцентру, продовж його до віддаленого села. Інакше тендера не виграєш. Як наслідок, сьогодні лише чотири волинські села із 1053 не мають автобусного сполучення. До одного з них, Стобихви, прокладають дорогу зі щобеним покриттям. Як тільки шляховики завершать роботу, автобус приїде і в Стобихву.

Ось кілька цифр, які характеризують стан пасажирських перевезень в області. Сьогодні на Волині діє 894 пасажирські маршрути. Торік — 774. На пасажирських перевезеннях зайнято 1932 автобусів і 632 автомобілі-таксі. Кількість перевезе-

нних пасажирів у третьому кварталі цього року зростає на 10,7 відсотка порівняно з відповідним періодом 2006-го.

Однак, радіючи цим показникам, не можна забувати і про проблеми. Одна з них — стан рухомого складу, який здійснює пасажирські перевезення. Насамперед турбує його зношеність. Так, 527 автобусів, або 27 відсотків, експлуатуються вже більш як 15 років, 910 (47%) — від 8 до 15 років. Зростає також інтенсивність руху. Приміром, у Ковельському напрямку лише з Луцького автовокзалу вирушають автобуси в середньому через кожні п'ять хвилин, через 5—10 — у напрямку Володимир-Волинського, Рівного, Маневичів. Річ у тім, що переважна більшість автобусів, які здійснюють перевезення на цих мар-

шрутах, малої місткості (70%). Саме тому при проведенні тендерів на обслуговування маршрутів перевага віддається тим перевізникам, які працюють на нових і більших автобусах.

Як і раніше, гострою залишається проблема довіри. Найбільше нарікань у перевізників на стан шляхів у Горохівському, Любешівському, Камінь-Каширському, Ратнівському районах. А вибоїни на дорозі це не лише незаплановані поломки транспорту, а й, насамперед, безпека пасажирів. Шкода, але ремонт місцевих шляхів в області проводять украї повільно.

Та попри все це, пасажирські перевезення в області перебувають на підйомі. Щороку дедалі більше перевізників купують нові автобуси вітчизняного виробництва. Перше місце, звичайно, належить «Богданам», які виробляє Луцький автозавод. Впорядковуються, набирають європейського вигляду автостанції, зростає культура обслуговування пасажирів. Тож їдучи на Волинь, за транспортні проблеми можете не хвилюватися. Автобус вас доведе навіть у найменше село.

Микола ЯКИМЕНКО.

Волинська область.

На знімку: щойно автобус із Щитиня, що на Любешівщині, прибув до Луцька.

Фото автора.