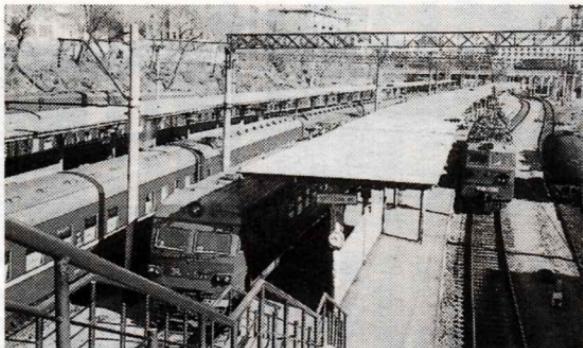


昨年暮れシベリア鉄道が、全線電化された。早速ロシア大陸全長9,288kmを横断してみよう、敢えて豪雪期に挑戦してみた。シベリアを知るには、その本來の姿が分る雪深い季節に訪れるに限る。途中イルクーツクに一泊しながら、始発ウラジオストック駅から終着駅モスクワまで、いまどき車内で泊まる世界長い鉄路の旅に出かけた。



始発駅ウラジオストック

各コンパートメント車両には、専属の女性車掌がいて、トイレや廊下の気質だった。食堂車でロシア名物“ボルシチ”に舌鼓を打ちながら、気の好い立派な仕事で、車内の気温は、大体30度前後を表示していて下着一枚か、精々シャツ一枚の重ね着で充分で、暖房はデッキにあるかまどを使った石炭だった。

電化されたとは言え、暖房だけは電気系だ。

線路に沿い1kmごとに建てられたキロポストがモスクワからの距離を表示しているが、同じキロポストのモスクワ側よ

り、ヨーロッパとアジアの分水嶺であるウラル山脈を越え、長距離を四分の一

周したにも拘わらず、呆れたことに外の景色はほとんど変わらない。ロシア大陸

の広さにはたたずんでいた。人間の小さな存在と無力感を感じるばかりだった。

しかし、反面ありあまる時間に倦怠感を感じながらも、心ゆたかに過ごした厳冬のシベリア鉄道の旅こそは、慌ただしく立たない。國際列車と銘打ちながら駅名や、車内の表示もすべてキリル文字で書かれ、これほど外国人旅行者に気を遣わない乗り物も珍しい。だが、何とか身振り手振りで意思を伝えようとする私には、

やりとりが思いのほか愉快だった。それでも一度だけ度肝を抜かれたことがあつ

て、一味も二味も違っていた。

厳冬期シベリア鉄道を行く

JAPAN NOW
観光情報協会 理事 近藤 節夫

救いはたっぷりある時間と親切なロシアことである。数人の乗客がプラットフォームから駅舎へ買い物に行っている間に立ち働いていた。車内の気温は、大体30度前後を表示していて下着一枚か、精々シャツ一枚の重ね着で充分で、暖房はデッキにあるかまどを使った石炭だった。

ロシアの人たちと日露国際交流を演出した。駅舎側に分け隔てられ、慌てた乗客が突進を避ける。万が一にも停電したら、一人のうちに乗客が一人残らず凍死してしまったという嘘のような話を聞いた。

最大の難問は、「ことば」だった。ロシア語とボディランゲージ以外まるで歯が立たない。國際列車と銘打ちながら駅名や、車内の表示もすべてキリル文字で書かれ、これほど外国人旅行者に気を遣わない乗り物も珍しい。だが、何とか身振り手振りで意思を伝えようとする私には、

やや単調な旅の連続だったが、行商人や地元の人たちとのもどかしい会話や、

い現代世相の中での「本物の旅」だと実感させてくれたのである。実際終着駅のモスクワ駅に降り立つとき、これまでの

旅で感じた満足感や充実感とは、確かに

油田の町・チュメニに停車した時の

ことである。数人の乗客がプラットフォームから駅舎へ買い物に行っている間に立ち働いていた。車内の気温は、大体30度前後を表示していて下着一枚か、精々シャツ一枚の重ね着で充分で、暖房はデッキにあるかまどを使った石炭だった。