

В Венецию на ГАЗ-3110

Посвящение в студенты на площади Сахарова проходило в обычном режиме. Выступление ректора, губернатора города и других именитых людей сопровождалось традиционным уже представлением и доставило массу удовольствия присутствующим. Вся процедура не носила никакого характера затянутости и все остались довольны. После этого был небольшой прием ректора, и я около двух часов дня смог уйти домой, чтобы выспаться перед поездкой.

Алексей Шихов из «Ривьеры» рекомендовал пройти финскую границу около 3-х часов ночи, чтобы избежать очередей и связанного с ними потери времени. Мы решили выехать из Петербурга 31 августа 2001 года в 11ч. 30мин. вечера. Целью путешествия был австрийский город Клагенфурт, где с 6-8 сентября должен был проходить симпозиум ИФАК по математическому моделированию в экономике. Я являлся членом программного комитета и должен был выступить на симпозиуме с докладом. Вместе со мной ехал и профессор нашего факультета Александр Витальевич Прасолов, который также делал доклад на симпозиуме. Мы решили ехать на моей ГАЗ-3110 из соображения некоторой экономии средств, а также я хотел показать моей жене Нине и детям Ованесу (8 лет) и Жене (17 лет) европейские страны. Итак, нас было пятеро и довольно много багажа с трудом помещавшегося в крайне неразумно спланированный багажник машины. Перед поездкой машина прошла тщательный техосмотр, причем инженер сервисного центра Игорь был пессимистичен, на ГАЗ-3110 в Европу?: «Волга – ты меня удивляешь». Но он все-таки дал нам хорошего мастера и в течение всей поездки проблем с машиной у нас не возникало.

К сожалению, выспаться перед дорогой мне не удалось. До самого последнего момента надо было заниматься сборами в дорогу, да и неотложные дела по работе не давали возможности отвлечься. Мы стартовали около 12 часов ночи. Поехали по Средневыборгскому шоссе и примерно в половине третьего пересекли границу с Финляндией. Алексей оказался прав, мы были единственной легковой машиной проезжающей границу в это время суток. Далее, мы без промедления двинулись дальше в направлении Галтби, чтобы оттуда на пароме переправиться на Аландские острова. Как и всегда до этого я начал путешествие неподготовленным, и мы не знали точного расписания паромов, поэтому на всякий случай спешили в надежде уже 1 сентября переправиться в Швецию. Покрытие дорог в Финляндии, как и в других странах Европы, выполнено с высоким качеством, в хорошем состоянии находится и разметка проезжей части; однако автобаны в Финляндии встречаются на так часто, поэтому приходится следить за скоростью, и хотя дорожной полиции мало, превышая скорость ты сразу выделяешься среди довольно дисциплинированных финских водителей, и начинаешь чувствовать себя не очень уютно. Такая ситуация имеет место почти всюду в скандинавских

странах. Другим неудобством, которое характерно почти для всех зарубежных дорог является отсутствие обочины, что также необычно для нашего водителя. Тем не менее, мы довольно быстро проскочили Хельсинки, оставляя слева от себя здание железнодорожного вокзала, и дворец «Финляндия» и, выехали по направлению в Турку. За несколько километров до Турку мы свернули влево на Галтби. Разметка исчезла, и дорога резко сузилась, однако покрытие оставалось отличным. Дорога проходила между гранитных скал, живописных озер и возделанных полей. Мы два раза воспользовались небольшими, удобными ярко желтыми паромными катерами и к 10 часам дня прибыли в Галтби. К сожалению, паром на Аланды уходил в 15ч. 30 минут, и мы, оказавшись первыми в очереди, заснули в машине после утомительного переезда. Я проснулся как раз тогда, когда громада парома прямо приближалась к причалу. За нами уже выстроилась длинная очередь, однако многие заранее забронировали билеты, и мы должны были дожидаться свободных мест, однако туристический сезон уже был на исходе и мы благополучно попали на паром. Переезд на Аланды занял 4 часа, и уже в половине седьмого мы мчали по направлению к Мариенхамн – столице Аландских островов. Мы все еще надеялись попасть в тот же день на паром Мариенхамн – Капельскар, однако опоздали, Надо было ночевать на Аландах. Мариенхамн – небольшой уютный портовый городок, по правильной планировке улиц напоминающий Кронштадт, с красивыми двухэтажными зданиями многие из которых относятся к 19 веку. Мы решили ехать на западную окраину островов в местечко Сторби, чтобы оттуда на следующий день переправиться в Швецию. Заночевали в кемпинге городка Эркеро, в нескольких километрах от Сторби. Удалось за сравнительно небольшую цену получить на ночь трехкомнатный домик со всеми удобствами и совсем уставшие, но с хорошим настроением от выполненных задач, мы завалились спать.

На следующее утро мы побродили по скалистым берегам острова и к 12 часам встали в огромную очередь для погрузки с машиной на паром. Паром обладает колоссальной вместимостью, и мы уже через два часа выехали на шведский берег. Интересно отметить, что погрузка и разгрузка паромов и проверка билетов проходит без излишней спешки, суеты, заторов и проволок. Практически не видно обслуживающего персонала и не слышно мелочных рекомендаций и указаний. Разгрузка начинается немедленно после швартовки, и в результате все вспомогательные операции занимают минимальное время.

Из Грассельхамна мы поехали на юг в сторону Стокгольма. Здесь также вначале дорога довольно узкая и движение интенсивно, но километров за 60 до Стокгольма начинается автобан и можно ехать быстрее. Хотелось попасть в старый город, но сделать это с первого раза не удалось, неправильно свернув в одном месте, мы проскочили его километров на шесть, но потом, развернувшись, подъехали к самому королевскому дворцу рядом с набережной. На широкой, мощеной улице, спускающейся к морю, было подозрительно много свободного места для стоянки автомобилей, и я рискнул поставить машину рядом с дворцом. Мы погуляли несколько часов по старому городу, что

вполне достаточно для получения первого представления и, возвратившись к машине, не обнаружили ничего подозрительного и поехали к музею Ваза. Последний оказался, к сожалению, закрыт, но по пути мы несколько раз останавливались и осматривали достопримечательности. Как потом выяснилось, стоянка на площади перед дворцом была категорически запрещена, и нам просто повезло из-за отсутствия в данный момент дорожной полиции. Вообще дорожная полиция в европейских странах почти не видна, здесь нет шлагбаумов, уродливых контрольных пунктов перед въездом в города и различные страны со знаками «СТОП», многочисленных проверок проездных документов. В общей сложности мы сделали по Европе 9500 километров, и ни разу нас не останавливали по какой либо причине или без нее. В то же время движение здесь интенсивнее, чем у нас, а дорожное происшествие мы видели лишь однажды в Баварии. Часов в 7 вечера мы выехали из Стокгольма в направлении Копенгагена. Здесь начался автобан, и можно было идти со скоростью 120-140 км/час. Двухполосное движение вполне достаточно для того, чтобы не возникало пробок, и к вечеру мы достигли город Одерхег на берегу озера и переночевали в кемпинге. Условия здесь хуже, чем в Финляндии и цена намного выше, однако, у нас не было времени выбирать, и надо было довольствоваться тем, что есть. На другое утро мы продолжили движение на юг. Оставив справа Мальме, мы поехали по девятикилометровому мосту через Орезунд, который в середине пролива переходит в трехкилометровый туннель, и, свернув с автобана направо, оказались в Копенгагене. Благодаря хорошей системе указателей нам без проблем удалось добраться до центра города и, оставив машину у какого-то административного здания, мы пошли осматривать достопримечательности города. Копенгаген довольно интересный и мало нам известный город с точки зрения достопримечательностей. Здесь много хорошо сохранившихся зданий конца девятнадцатого и начала двадцатого века. Прекрасное здание ратуши со сказочной башней и позолоченными скульптурами, совсем недалеко от него построенное в стиле ампира здание пинакотекы, огромное здание королевского дворца в самом центре города, и находящееся рядом здание биржи, состоящее по существу из нескольких одинаковых зданий с остроконечными крышами, и напоминающее по своей конструкции здание двенадцати коллегий в Петербурге, запомнятся нам надолго. Очень живописна старая рыбацкая гавань с окрашенными в яркие цвета средневековыми зданиями, стоящими вдоль набережной, маленькими уютными кафе, ночными клубами и лесом мачт от множества рыбацких шхун у набережной. Мы возвратились к машине и обнаружили на лобовом стекле штрафную квитанцию на 50 долларов США за парковку в неполюженном месте. Надо было немедленно оплатить штраф. Это оказалось непростым делом, так как день был воскресный, однако на железнодорожном вокзале нужное отделение банка работало. Чтобы не быть оштрафованным дважды, я высадив Александра Витальевича у вокзала, а сам сорок минут крутился в машине по центру города, пока он не заплатил штраф. Преодолев эту неожиданно возникшую проблему, мы поехали дальше в Германию в Гамбург. Из Копенгагена можно попасть в Гамбург двумя способами, один через Оденсе и по

новому висячему мосту через Шторребельт, другой через Родихавн на пароме в Путгарден и далее по автобану в Гамбург. Второй путь короче и дешевле, так как обычно проезд через мост обходится дороже парома. В Гамбург мы прибыли в 11 вечера и долго блуждали по городу пока не нашли нужный адрес. На следующий день в 10 часов утра мы устремились на юг Германии по автобану мимо Ганновера с заездом в Ульм к австрийской границе в Нейшванштайн. Через час после выезда из города мы попали в пробку и простояли в ней больше часа, она была вызвана ремонтными работами на дороге. Далее никаких препятствий на нашем пути не было. На автобане в Германии нет ограничений скорости, и поэтому можно было ехать быстро. Наша Волга держала скорость 150-160 км/час, но после 160-ти руль начинал подрагивать, по неизвестной причине исчезала охлаждающая жидкость, и в результате зажегся индикатор: «дальнейшая эксплуатация автомобиля невозможна». Поэтому мы старались идти осторожно, не превышая скорость 160 км/час, чтобы не возникло ненужных в таком непросто путешествии осложнений. Интересно, что мы не разу за время путешествия не встретили Волги, но на каждой стоянке нас окружали любопытствующие автолюбители и интересовались что за это машина, когда мы говорили, что мы из России, они очень удивились. Вообще люди в европейских странах очень отзывчивы и готовы прийти на помощь, к счастью нам не часто приходилось об этом просить. К пяти часам вечера мы приехали в Ульм – средневековый немецкий город, один из немногих не тронутый бомбами англо-американской авиации во второй мировой войне. Основной достопримечательностью здесь является огромный готический собор 12 века с причудливыми барельефами, хорошо сохранившимися витражами и богатым внутренним убранством. Рискуя вновь быть оштрафованным, оставляю машину на непонятной стоянке прямо рядом с соборной площадью. Идет сильный дождь, но мы мужественно выходим и идем в собор. Возвратившись через час, и внимательно осмотрев лобовое стекло, с радостью обнаруживаем отсутствие штрафных квитанций и едем дальше. За Ульмом автобан довольно быстро кончается, мы попадаем в предгорья баварских Альп, вокруг зеленые луга с пасущимися коровами, аккуратными крестьянскими домами, обязательно украшенными свежими цветами, всюду ослепительная чистота и идеальный порядок: в общем, полное впечатление присутствия в рекламном ролике шоколада «Альпенмилх». Доехать до Нейшванштайна не удалось, и мы переночевали в не очень дешевой, деревенской гостинице недалеко от местечка Фюссен предварительно плотно поужинав и выпив баварского пива в уютном ресторане гостиницы. Утром заехали в Фюссен и осмотрели довольно интересный средневековый замок и дальше, через несколько километров, справа от нас, сквозь туман стал проглядываться знаменитый Нейшванштейн – фантастический замок последнего баварского короля, построенный в середине девятнадцатого века.

Замок стоит на высокой крутой скале. Выходим из машины и поднимаемся к замку. Легкие высокие башни совершенной формы, прекрасно вписанные в ландшафт, восьмиэтажный основной корпус, все это наводит на

мысль о том, что замок явился плодом романтической фантазии, нежели функциональной необходимости. И действительно ни один из средневековых замков не включает в себя такого разнообразия архитектурных элементов и не отличается таким совершенством исполнения и стиля. Идет дождь, но это не мешает нашему осмотру. Недалеко от замка находится подвесной мост над стометровой пропастью. Мы фотографируем отсюда Нейшванштайн: стройный силуэт с заостренными башнями, выделяющийся на фоне неба и гор. Осмотрев замок мы возвращаемся в Фюссен и через несколько минут оказываемся в Рейте в Австрии. Теперь нам надо доехать до Клагенфурта, где в 19 часов начинается церемония открытия международной конференции ИФАК. Выбираем наиболее живописный путь через Альпы на Инсбрук, Целл-ам-Зее и Брук. От Брука резко поворачиваем на юг и по очень живописной, но трудной горной дороге едем в сторону Винклерна. Уже около шести вечера, а мы еще очень далеки от цели, и вдруг неожиданное препятствие. Дорога перегорожена, дальнейшее движение из-за снегопада в горах возможно только при наличии цепей. Последний раз я встречался с такой ситуацией в Армении в ноябре 1982 года. Пришлось возвращаться в Брук и выезжать на автобан Зальцбург–Клагенфурт. Это был большой крюк, и стало ясно, что не только к началу церемонии открытия конференции, но и к концу церемонии мы не успеваем. Я позвонил в Клагенфурт и сообщил, что мы недалеко и попросил придержать место в университетской гостинице. Теперь проблема была в том, чтобы доехать, по крайней мере, вечером. Стало темнеть, и мы еще часа два плутали, пока не выехали на автобан. Он идет сквозь Альпы, петляя в ущельях и на много километров заходя в туннели. Разметка идеально видна ночью, и, пристроившись к местному Мерседесу, мы шли со скоростью 140-150 км/ч.

Приехали в гостиницу без пяти минут двенадцать. Наши австрийские друзья сдержали слово, и мы благополучно разместились в гостинице. На следующий день утром поехали в университет. Началась другая жизнь.

Конференция продлилась три дня, и ее работа была напряженной. Во второй половине дня 9 сентября у нас оказалось свободное время, и в два часа дня мы выехали из Клагенфурта в Вену. До Вены 345 километров. Надо было успеть таким образом, чтобы увидеть при дневном свете центральную часть города. Был выходной день, и движение на автобане не было интенсивным. Через три часа мы уже проезжали мимо памятника воинам Красной армии на Шварценбергплатц. Еще через 15 минут сделав несколько рискованных поворотов припарковались в подземном гараже в самом центре города у знаменитого Климтхауз. Было еще светло, но чтобы что-то увидеть, надо было спешить. Осмотрев снаружи Климтхауз – уникальное архитектурное сооружение в стиле модерн, мы поднялись в сторону площади, на которой стоит импозантное здание музея искусства и истории (Kunsthistorisches Museum) и, спустившись на квартал вниз, оказались перед императорским дворцом Нойхофбург. Далее, оставляя от себя справа Старый Хофбург, прошли через Хофгартен (народный сад) и оказались напротив выполненного в классическом стиле здания парламента. Пройдя еще квартал вправо, очутились перед

огромным зданием ратуши, выполненном в псевдоготическом стиле. И тут везение стало нас покидать. Начался дождь переходящий иногда в ливень. Мы не были готовы к такому повороту событий, однако упорно продолжали осмотр города. Возвратившись к дворцу Нейхофбург на Площадь героев, мы свернули налево и, пройдя под арками старого дворца, углубились в кварталы старого города. Уже стало темнеть, как мы достигли площади перед главной достопримечательностью города Стефандомом. Но здесь нам повезло, собор был открыт, и нам удалось провести в нем 40 минут. Поужинав в ресторане МакДональдс, мы пошли обратно к машине на этот раз, пройдя мимо знаменитой Венской оперы. В 10 часов вечера мы выехали из города, а в час ночи уже были в нашей гостинице в Клагенфурте.

На следующее утро 10 сентября решили ехать в Венецию. Начали движение в 9 утра. От Вилаха автобан сворачивает на юг и идет через Альпы. Дорога очень живописна, хотя частые туннели несколько снижают впечатление от нависающих со всех сторон ледников и гор. Италия начинается через несколько километров за Вилахом, здесь водители держат себя более расковано, что позволяет идти с большей скоростью. Часа через два Альпы кончились, и мы оказались в долине. В Венеции существует серьезная проблема парковки, поэтому наши друзья в Австрии посоветовали нам оставить машину в Местре, и оставшиеся 15 километров до Венеции проехать на автобусе. Мы так и поступили. В Местре, съехав с автобана, поставили машину на первом попавшемся пустыре, переоделись по-летнему (в Альпах и в Австрии было уже довольно холодно) и пошли на ближайшую остановку автобуса. Через 20 минут мы уже ехали в автобусе в Венецию. Автобус довез нас до площади Рима, и оттуда мы пешком направились в центр города. Идти по кривым улочкам переходя через каждые 50-100 метров по средневековым каменным мостам через каналы, наблюдать оживленную жизнь горожан и туристов, осматривать старинные здания, из которых сплошь и состоит Венеция, безусловно, исключительное туристическое переживание похожему на которое нельзя найти нигде в мире. Из-за отсутствия автомобилей создается впечатление, что время остановилось здесь эпохой Каналетто, картины которого в четырехмерном варианте ты встречаешь на каждом шагу следования по городу. Мы подошли к площади св. Марка со стороны моста Академии – одного из исторических мостов через Канал Гранде (Большой канал). На площади было большое оживление, выйдя на набережную у палаты Дожей, мы обнаружили, что волны прилива стали покрывать часть набережной.

По этой же причине центральный вход в базилику Святого Марка был зарыт, и нам пришлось простоять длинную очередь для посещения собора с бокового входа. Часть помещений в соборе также была подтоплена, и мы были вынуждены передвигаться внутри собора по специально сделанным для этого мосткам. В базилике за алтарем хранится уникальное сокровище Венеции – драгоценный Золотой алтарь являющийся шедевром византийского ювелирного искусства. Возвращаясь обратно мы пересекли Канал Гранде по знаменитому мосту Реалто и, пройдя через весь город с другой стороны вернулись на

римскую площадь.

Автобус не заставил нас долго ждать, и мы, с некоторыми трудностями вспомнив место парковки, благополучно вернулись к нашей машине.

Из Местре мы выехали в 7 вечера. Хотя мы возвращались до Вилаха по той же дороге, южные склоны Альп сильно отличаются от северных, которые мы проезжали утром и поэтому возвращение было не менее интересным. Нам надо было практически пересечь всю Австрию с юга на север и добраться до Зальцбурга на австро-германской границе. После Вилаха автобан снова пошел в гору и начало темнеть. В Зальцбург мы прибыли около полуночи, довольно много времени потратили в поисках дешевой гостиницы, а в результате настолько измотались, что вынуждены были переночевать в четырех звездном отеле.

Следующее утро мы посвятили осмотру Зальцбурга. Город очень живописно расположен в горах, прямо в центре на высоком холме возвышается могучая крепость, старая часть города хорошо отреставрирована и в самом центре ограничено движение автотранспорта. На осмотр города ушло около двух часов, и уже в 11 утра мы продолжили свой путь обратно домой. На этот раз мы решили ехать без остановки до Гамбурга, пересекая Германию за один день с юга на север. И хотя было большое желание заехать в Мюнхен, пришлось, безжалостно объехать его стороной по кольцевой дороге. В Гамбург мы приехали поздно вечером и остановились у родственников. Так как мы сильно устали, продолжить путешествие решили только через день. 12 сентября утром мы выехали из Гамбурга. До Копенгагена мы повторили отрезок пути «туда», но дальше, вместо того чтобы ехать по мосту через Орезунд, мы проехали на север до Хельсингера и на пароме переправились в Шведский город Хельсингборг. Не задерживаясь в Хельсингборге, поехали дальше на север по берегу Каттегата в направлении Норвегии. Однако до Норвегии нам в этот день достичь не удалось, имы остановились на ночлег в небольшом шведском городке Танумсхедде севернее Гетеборга. На следующее утро 13 сентября, осмотрев красивую из красного гранита церковь в Танумсхерде, поехали в Осло. После Гетеборга автобан исчезает и вновь появляется прямо после норвежской границы. Осло появился неожиданно в низине сразу после выезда из очередного туннеля. Проехав мимо гавани мы свернули направо и через несколько сот метров поставили машину в подземный гараж. До центра города было недалеко, и мы решили воспользоваться представившейся возможностью и осмотреть центр города. Осло совсем не похож на другие скандинавские столицы. Вообще все столицы скандинавских стран сильно отличаются друг от друга, каждый город имеет свой неповторимый стиль.

Осло украшает горный рельеф местности, в которой он расположен и разнообразная по архитектурному стилю застройка центра. Здесь мы имеем большое отличие от Германии, где восстановленные после войны, пусть даже очень аккуратно, города имеют много схожих элементов. Именно видя практически нетронутые войной города Скандинавии и Австрии, понимаешь,

какой большой ущерб европейской культуре нанесла вторая мировая война. Мы задержались в Осло на три часа и поехали дальше в направлении Трондхайма. Нашей задачей было посещение ледников на севере Норвегии, знаменитого фьорда Гайрангерфьорд и потом возвращение через Швецию и Финляндию домой вокруг Ботнического залива. До Лиллехаммера мы ехали по автобану, но потом он кончился, и далее пошла обычная для нас дорога (типа Петербург–Приозерск) только с идеальной разметкой, но без обочины. До самого конца нашего путешествия качество дорог оставалось именно на таком уровне. Стало темнеть, и надо было искать место для ночлега. Мы остановились в придорожной недешевой гостинице в городке Отта с тем, чтобы следующий день посвятить фьордам и ледникам. На следующий день утром мы свернули с основной магистрали влево на местечко Лом. Здесь, как и во многих других городках Норвегии, стоят очень красивые деревянные церкви по размеру и возрасту приближающиеся к нашим северным церквям в Кондопоге и Кижях, однако кажущееся сходство обманчиво. Имеется существенное отличие в конструкции башен, укладки бревен и во многом другом. Мы провели некоторое время в Ломе и посетили находящуюся здесь деревянную церковь.

Из Ломы мы снова свернул и налево в сторону заснеженных горных вершин, которые отсюда уже были хорошо видны. Проехав еще около 35 километров вдоль бурлящей горной речки, я решился свернуть вправо по грунтовой дороге в надежде, что она выведет нас к вечным снегам. Я не ошибся. Неожиданно дорога резко сузилась, оставляя возможность проезда лишь одной машине, и пошла круто вверх. Мы ехали по краю глубокого обрыва минут сорок, не встречая никаких машин, справа от нас внизу бурлил горный поток. Скоро деревья кончились и перед нами открылись заснеженные вершины, зеркально чистые озера, низвергающиеся водопады и яркая разноцветная растительность тундры. «Волга» с легкостью преодолевала все препятствия дороги предназначенной для грузовиков и джипов, и мы достигли до самой кромки вечных снегов. Дальше дороги не было. Пейзаж представляет собой смесь Восточного Памира (район перевала Кызыл-Арт) и острова Беринга (район, примыкающий к могиле Беринга). Мы остановились и около часа гуляли вокруг. Было холодно и надо было надеть теплые вещи. Казалось нереальным, что в Европе удалось найти не испорченные (пуст даже очень красивыми) постройками и не посещаемые толпами туристов места. Потом мы опять возвратились в Лом. По дороге еще раз остановились, и тут Ованесик нашел огромный подосиновик размером шапки превосходящей его собственную голову. Мы начали внимательно смотреть вокруг и за 5 минут набрали корзину грибов. Хотелось искать и дальше, но времени совсем не было, впереди были фьорды. Из Лома свернув направо поехали дальше на север. Здесь также очень скоро достигли высоты тундры, появились снежные вершины, горные озера и водопады. Мы оказались на перевале. Высота 1038 метров. Северная сторона перевала обращена к Гайрангерфьорду и почти отвесно обрывается до самого уровня моря. Такие крутые перевалы я встречал раньше лишь на Памире на трассе Душамбе–Хорог–Ош. Дорога опять сузилась

до ширины одного грузовика и резко пошла вниз. Пришлось спускаться на второй передаче, а на некоторых поворотах надо было включать и первую. На наше счастье встречных машин не было. Фьорд предстал перед нами во всей своей красе. Сам спуск проходил вдоль водопада, который с высоты водораздела низвергался вниз и бурным потоком втекал во фьорд. Через полчаса мы были уже внизу. Здесь мы узнали, что в 15ч. 30мин. будет паром, который может провести нас вдоль всего фьорда. Направление парома совпадало в целом с направлением нашего движения, и мы не могли не воспользоваться счастливой возможностью. Паром пришел через 20 минут. Это было действительно везение, так как здесь паром ходит редко, и в этот день он был последним. Конечно, путешествие на пароме несколько задержало наше продвижение к дому, но как потом выяснилось, оно открыло для нас и новые впечатления. То, что мы увидели, находясь на пароме невозможно увидеть никаким другим образом, поскольку никаких других подъездов к Гайрангерфьорду кроме подъезда к его южной оконечности нет. Берега фьорда отвесно спускаются к морю, ширина не превышает в некоторых местах и сотни метров, водопады почти вертикально низвергают огромные массы воды прямо в море. Причудливые скалы по берегам отражаются в водной глади. Гайрангерфьорд переходит в более пологий, но все еще достаточно крутой Суннилсфьорд, а последний через Норддалсфьорд соединяется с Сторфьордом и выходит в Атлантический океан. Паром остановился на противоположном берегу Суннилсфьорда, и, съехав с него, мы оказались на узкой дороге ведущей круто вверх по склону фьорда. Потом мы оказались в серии узких длинных туннелей, в которых лишь с очень большим трудом могли разъехаться две легковые автомашины.

Наконец мы выбрались из теснины фьорда в долину. Еще через 55 километров мы вновь должны были воспользоваться паромом, чтобы на этот раз переехать Норддалсфьорд и выбраться на дорогу идущую в Трондхейм. Двигаясь берегом фьорда, мы доехали до местечка Линге. Здесь начинался отрезок дороги, отмеченный на нашей карте пунктиром, и я не совсем понимал, что это могло означать. И опять нам повезло. Было 16 ч. 55мин. Я обратился к полицейскому с просьбой объяснить, что означает этот пунктир. Он довольно лаконично ответил, что сегодня движение по дороге откроется в 17 часов. Мы радостные поехали дальше. Естественно, что мы были практически одни на всем примерно 40 километровом отрезке дороги. Это исключительное впечатление. Дорога резко пошла в гору, и опять мы оказались в зоне тундры. Причудливые скальные породы, водопады, мелкие озера и ледники сменяли друг друга. На самом перевале мы остановили машину и сфотографировались прямо с лежащими в 20-30 метрах кучевыми облаками. Еще через несколько километров мы опять спустились к очередному фьорду и выехали на трассу. Здесь можно было ехать быстрее. Поселения встречались редко. Дорога опять пошла в гору. Но повороты были уже не такими коварными. Надо было искать место ночлега. Удивительно, но все кемпинги в этом районе оказались занятыми перемещенными лицами из Украины, Белоруссии и Молдавии. Здесь

они проходили период адаптации, находясь на иждивении норвежцев. Хотя внешне они выглядели радостными, но зрелище было жалким. Наконец нам удалось найти кемпинг. Собранные грибы были частично использованы, и мы с комфортом и недорого переночевали.

На следующий день мы поехали дальше. Дорога поднималась все выше в горы. Мы поднялись на высокогорное плато. Высоту почувствовала и машина, несмотря на хорошее качество дороги и отсутствие подъемов она с трудом выжимала 115 км/час. К 12 часам мы прибыли в Трондхайм, однако задерживаться не стали и сразу направились на восток к шведской границе. Сам район границы тоже очень живописен. Мы остановились, спустились к водопаду и поехали дальше. Можно было ехать прямо к берегу Ботнического залива в Зундсвал, но мы, желая выйти к заливу севернее, взяли левее от Остерзунда и поехали на Умеа с некоторой надеждой (в которую я никогда не верил) взять паром на Вазу и таким образом переплыть Ботнический залив. Это оказалось большой ошибкой. Дорога здесь сильно разбита, а местами даже не заасфальтирована. Неожиданно пошел сильный дождь, и дорога превратилась в сплошную грязь. Ничего подобного мне не приходилось испытывать за последние 20 лет. Приходилось держать скорость 80-90 км/час, так как надо было успеть до Умеа еще сегодня. Нас спасло то, что машина была хорошо нагружена и предназначалась для российских дорог. Поздно ночью мы, полностью испачкав в грязи машину, прибыли в Умеа. Еще час потратили на поиски несуществующего парома и гостиницы. В час ночи удалось остановиться в недешевой гостинице, и мы благополучно переночевали.

Было воскресенье 16 сентября и надо было 17 в понедельник уже быть дома. Мы приняли решение ехать домой без промежуточной ночевки, согласно первоначальному плану огибая с севера Ботнический залив. В середине дня мы пересекли финскую границу в Торнио, самой северной точке Балтийского моря. Это тоже довольно живописные места и их привлекательность усиливается отсутствием ощутимых следов культурной деятельности человека. В районе Торнио наблюдается некоторая строительная активность и вообще на финской стороне движение значительно более интенсивное. После Торнио мы проехали Оулу, пообедав там в хорошем дорожном ресторане. От Оулу мы поехали на Куопио и Микели. В 12 часов ночи проехали Лапперанту и, быстро проскочив границу, через час уже проезжали Выборг. Около 4-х утра были на Васильевском острове, Я отвез Александра Витальевича на площадь Труда, где он сел на такси, а сам поехал домой. В 5 утра мы уже спали в своей постели, а в 12 часов дня в понедельник 17 сентября я уже был на работе в своей кабине на факультете прикладной математики – процессов управления (ПМ-ПУ) в Петродворце. Путешествие закончилось. В общей сложности мы сделали на ГАЗ-3110 9500 километров, находились в движении 12 дней (три дня была конференция в Клагенфурте, и один день мы отдыхали в Гамбурге) и проехали по дорогам восьми стран.

Конечно, я один не смог бы выдержать такого путешествия, мне очень помогал Александр Витальевич, который выполнял функции пилота и на

открытых участках трассы часто вел машину. Моя жена и дети стоически выдерживали на заднем сиденье все тяготы путешествия, потому что наверно думали, что увиденное с лихвой компенсирует все лишения.

Фото Венеции можно увидеть на

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/Venice>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156029/>

Опубликовано в журнале

Санкт-Петербургский Университет 10 (3599), 2002 г.

Профессор Л.А. Петросян

2002год.