

Велопутешествие Вологда – Германия – Финляндия, июнь 2012 года.



«Нет правил для описания путешествий.»

И.А. Гончаров

Первая идея и маршрут путешествия всегда появляются в самые «неудобные» месяцы года – в ноябре, декабре. Маршрут очередного велопутешествия сформировался под впечатлением автопоездки по странам Европы в 2011 году. Когда находишься за рулем на скоростных дорогах, невозможно рассчитывать на впечатления от большей части путешествия, когда пробег превышает 10 т. км.

Маршрут в крайнем приближении был спланирован так: достижение Мюнхена автобусом из Москвы, далее посещение Рейнского водопада в швейцарском городке Шаффхаузене. Возвращение в Германию тем же днем – уровень цен в Швейцарии отличается от Германии не в пользу туриста. Переход через горный массив Шварцвальд с выходом к Рейну в районе города Оффенберг и затем велопоездка вдоль берегов великой немецкой реки до города Кобленц. Из Кобленца поездом переезд в город Трир, и оттуда неспешная поездка по берегам реки Мозель обратно в Кобленц, где Мозель соединяется с Рейном. Из Кобленца переезд в поездом в город Любек, достижение своим ходом порта Травемюнде, откуда паромом последует переезд в Хельсинки. Далее, небольшое велопутешествие по Финляндии с достижением озера Пайянне и возвращение домой через Выборг. Финляндию нельзя забывать, т.к. в паспорте финская виза. Планировалось весь маршрут уложить во временной промежуток не более 25 дней.

Первый день. 31.05.2012

Подъем в 4.00 МСК. Необходимые и полезные процедуры. Велик подготовлен и загружен с вечера. Спустил его по лестнице во двор и поехал в направлении вокзала. Транспорта на улице нет, поэтому 5 км пути преодолел за двадцать минут. Разобрал и упаковал в чехол велосипед, загрузился в поезд, который в 6.35 отправился в столицу. До Александрова «давил на массу» понимая, что день и ночь первого дня путешествия будут трудными.



В 16.00 прибыл на Ярославский вокзал, удачно. Платформа упиралась в торец здания линейного отдела полиции ст. Москва-Ярославская. У стены лежали чистенькие поддоны, это и есть «удачно». На них и произвел сборку вела и вывел его на площадь трех вокзалов, у здания Ленинградского сел и поехал в направлении Каланчевской улицы. По этой и



Пантелеевской улицам достиг станции метро Рижская (с тыла). По подземному переходу вышел в сквер, который расположен напротив Рижского вокзала. Именно от южной оконечности этого сквера стартуют автобусы в Европу.



Билет был приобретен еще в марте сразу после решения визовых вопросов и обошелся мне 96 евро и еще 20 евроцентов. Платил, конечно, рублями. Времени до отправления три часа.



Перекусил и занялся разборкой велосипеда. Прошел дождь, скрывался под деревом, в переход не хотелось перетаскивать свое «грузило». В 19.30 подошел автобус и началась посадка, абсолютно спокойно и без проблем. В 20 часов автобус вырулил на третье транспортное кольцо и влился в поток в западном направлении.



Москва-Сити, стройка века, через окно автобуса. Пробок уже не было. С кольца сошли на Звенигородское шоссе, улицу Маршала Жукова с ее арочным мостом через Москва-реку и туннелем. За МКАДом начало Новорижского шоссе, М9, по которому все прямо до российско-латышской границы. По краям шоссе тянулись поселки московских нуворишей с их нескончаемыми заборами. Первый день путешествия заканчивался.

День второй, 01.06.2012

Удалось подремать до Псковской области. Дальше начались испытания автобуса на прочность. Колотило крепко, такие дороги на Псковщине, враг не пройдет. Границу страны преодолевали на МАПП с забавным названием – Бурачки. Стюардесса объявила, что всем с вещами на выход. Здесь уже было не до смеха. В четыре утра тащить куда-то свои не легкие пожитки очень неприятное занятие. Пост контроля, таможенник, чемоданы ставят на ленту рентгеновского аппарата. Очевидно, что мой велосипед в «зев» этой машины не пролезает.

- Что у тебя там?
- Велосипед.
- Проходи.

Вот такое веселье с переноской тяжестей. Про Бурачки вновь напомнили: когда покидал Финляндию, финский пограничный офицер в Нуйямаа задал всего один вопрос на неплохом русском – где находится нп Бурачки?

На латышской стороне такого насилия не наблюдалось, вообще ничего не наблюдалось, не было даже вопросов у пограничника, который отштамповал допуск в Шенген. Пункт перехода с их стороны называется Терехова. В Риге у меня должен быть зазор в 1,5 часа, но автобус из-за пограничных процедур опаздывал. Когда мы прибыли в Ригу, посадка на автобус, который должен доставить меня в Мюнхен, уже началась. Конечный пункт у автобуса в Германии – это Штутгарт. Первый водитель (назовем его так, условно) таскал огромные чемоданы в боковом багажном отсеке «Неоплана». Увидел у меня сумку с велом:

- Что это?
- Велосипед.
- От винта, свободен, велосипеды на борт не берем!

Что-то я совсем не расстроился от такого сообщения. Этого не может быть, подумал я, из Москвы приехал без проблем, значит и дальше их быть не должно, ведь я транзитный пассажир. Завернул за угол автобуса, там «второй водитель» грузил вещичками «шифоньер» - навесной ящик на корме «Неоплана». Обрисовал ему кратко ситуацию, доводы, основным из которых было то, что мой

складной велик не больше и не тяжелее чемоданов, которые они грузят из последних сил. Полагаю, что убедил, так как в результате закинули с ним мой вел и сумку на верхнюю полку «шифоньера». Барьер был взят и я пошел устраиваться на второй этаж второго моего автобуса за путешествие. Место вновь было №20.

Далее, как калейдоскопе, замелькали города и остановки. Правда, была еще одна незапланированная остановка на латышско-литовской границе. Зашел литовский пограничник и проверил паспорта, что больше не случилось на протяжении всего последующего путешествия при пересечении границ других европейских государств. Внешность у пограничника, как мне показалось, была мало похожа на славянскую, скорее ближе к кавказским народам.



Вильнюс, Каунас, Мариамполе, Белосток и к полуночи достигли Варшаву. Дороги в Латвии, Литве и Польше вполне приличного качества. Далее путь пролегал в Чехию, через древний Вроцлав и Судеты, но это завтра, в третий день пути.



Третий день, 02.06.2012 г.

В Варшаве состав пассажиров сильно обновился, но все они, «новенькие», покинули автобус в основном в Праге. После остановки в Праге пассажиров в автобусе осталось совсем немного, но ради справедливости, необходимо сообщить – полностью заполнен автобус не был на всем протяжении маршрута. Попутчики-соседи у меня были разные: и по возрасту и по настроению; битые этой



жизнью и еще не очень, но готовые к общению.

Центр Праги из окна автобуса.

После Праги был Пльзень, Шумавские Горы и въезд в Германию, в долину Дуная. На автобанах скорость заметно возросла и первая остановка на немецкой земле в городе Нюрнберг, затем Ингольштадт – город на реке Дунай, где главным делом является производство автомобилей «Ауди».

Здесь же находится автомобильный музей этой знаменитой марки. Судя по беглому осмотру города, можно судить, что вклад в производство автомобилей вносят не только немецкие рабочие. В Ингольштадте живет много выходцев из Турции.

В 17 часов, уже по средневропейскому времени, прибыли на автовокзал Мюнхена. Это огромный ангар, куда внутрь заходят автобусы и они там выглядят не больше спичечных коробков в огромной коробке. Собрал велосипед, закрепил сумку и поехал искать свой первый немецкий кемпинг. Стоянки с ночевками на природе, вне кемпингов, в Германии запрещены. Впервые воспользовался навигатором, это был мой первый опыт, ранее пользовался только бумажными картами. И сразу поехал в другую сторону, это я определил по положению светила. Навигатор и потом прокладывал для меня маршруты, но я понимал, что для велосипеда они далеко не оптимальны, потому как единственное условие, которым ограничивалось построение маршрута – избегать автомагистралей, т.е. велосипед почти не учитывался.

Итак, первый кемпинг назывался «Тент», располагался он на северо-западе Мюнхена, в 6 км от центрального вокзала рядом с ансамблем Нимфенбургского дворца и Ботаническим Садам. Найти его было сложно, но удалось. Оказалось, что его больше не существует, временно или навсегда, не знаю. Вышел

служащий, а может и хозяин, объяснил, что нет лицензии и оставить меня здесь не сможет – не желает иметь проблемы с полицией. Сообщил, что работает кемпинг в 4 км к западу и называется Мюнхен-обермензинг. Он тоже был забит в мой навигатор в качестве маршрутной точки. Поехали. Добрался довольно быстро, не смотря на то, что благодаря моему маленькому проводнику путь получился длиной семь километров. Здесь я устроился, 9,5 евро стоил здесь суточный постой: 5 евро – персона и 4,5 за палатку или «целт» на немецком. Душ – платить отдельно, 1 евро и вам дают жетон, который вы опустите в электрический ящик в душе, чтобы он открыл горячую воду на пять минут. Подобная процедура и на кухне – опускаете 50 евроцентов и плита включается, эдак, минут на двадцать.



Слева на фото – въезд в кемпинг München-obermenzing, так он пишется по-немецки. Справа – моя жилплощадь и личный паркинг в этом кемпинге.



Этим же вечером отправился знакомиться с окрестностями – ресторанчик я заметил еще при движении в кемпинг. Отправился пешком (~1,5 км) – пора было уже прислониться к знаменитому мюнхенскому пиву. Войдя на территорию ресторанчика (летний-столики под открытым небом), я увидел, что у его «коновязи» велосипедов навалено, как дров в поленице. Вот и будь добропорядочным, подумал я, поправляя челюсть. Пиво в огромных литровых кружках достаточно прохладное для моего горла и на второй день я уже обеспечил себе легкую ангину. Колбаски были на уровне. Еда у немцев без особых затей, достаточно грубая, но педали после такого обеда крутить совсем не трудно. Все это мне с добавочным пивом стоило 11 евро. Ресторан закрылся, по московскому времени было уже два ночи, праздник жизни закончился, пора спать.