



текст и фото: Оксана Истратова

# ДОРОГИ - РЭКИ - ТРОЛЛИ

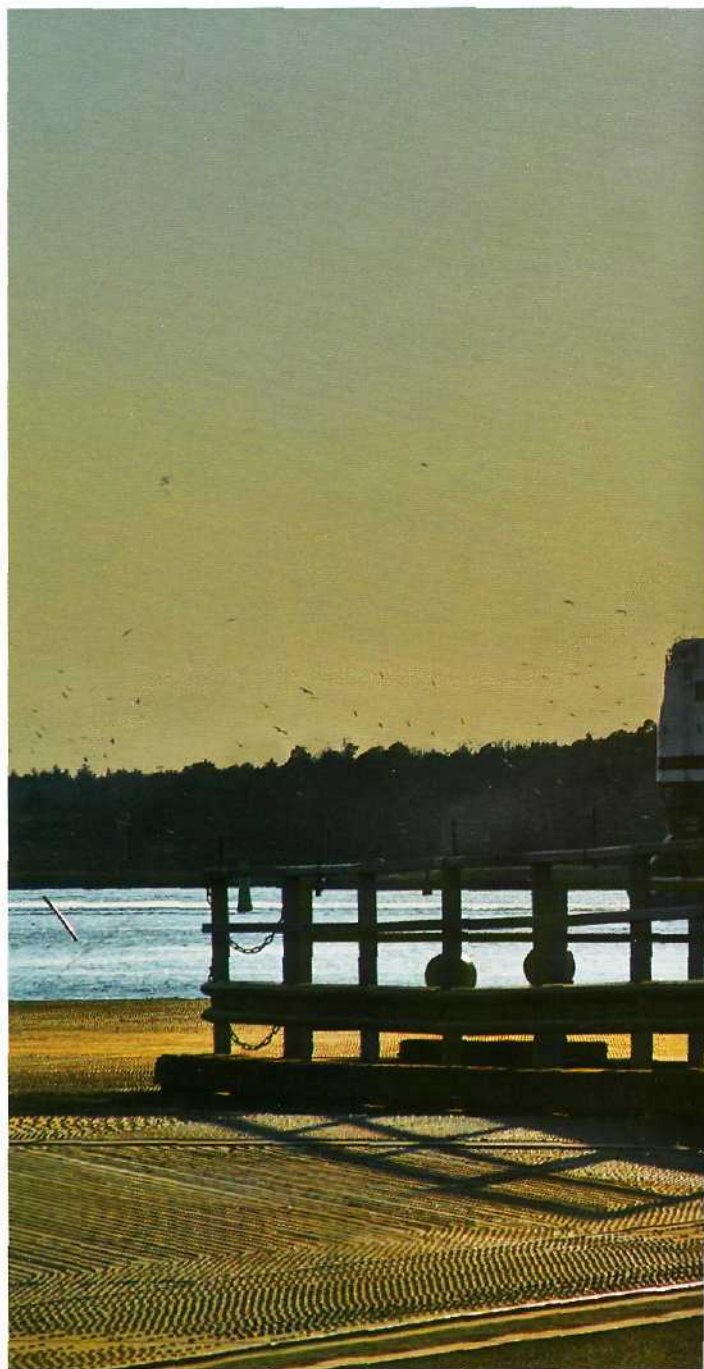
ЕСЛИ ВЫ ЖИВЕТЕ В МОСКВЕ, ТО ДАЙВИНГ  
ДЛЯ ВАС ВСЕГДА БУДЕТ НАЧИНАТЬСЯ С  
ПРОБКИ. ОБЫЧНОЙ ДОРОЖНОЙ ПРОБКИ.  
ПРИЧЕМ СОВЕРШЕННО НЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЯ,  
ОТПРАВЛЯЕТЕСЬ ЛИ ВЫ НЫРЯТЬ В ЕГИПЕТ,  
НА МАЛЬДИВСКИЕ ОСТРОВА ИЛИ В  
БЛИЖАЙШИИ ПОДМОСКОВНЫЙ ВОДОЕМ.  
МОЯ ПОЕЗДКА В НОРВЕГИЮ НА МАШИНЕ ТЕМ  
БОЛЕЕ НЕ СТАЛА ИСКЛЮЧЕНИЕМ.

Два часа на выезде из города, попытка обхитрить всех, веселый красный чебурашка на Дмитровке, – и вот, наконец, счастье: скорость сменилась с черепашьей на стремительную, а под колесами зашуршал асфальт питерской трассы...

## **ВСТРЕЧА СО СТАРЫМИ ДРУЗЬЯМИ И НОВЫМИ ПОПУТЧИКАМИ, ЗАГРУЗКА ПОД ПОТОЛОК МОЕГО НЕБОЛЬШОГО ВСЕДОРОЖНОГО ГРУЗОВИЧКА СНАРЯЖЕНИЕМ, СПАЛЬНИКАМИ, ПРОДУКТАМИ, ЕЩЕ КАКИМ-ТО БАРАХЛОМ, И СЛЕДУЮЩИМ УТРОМ МЫ МЧИМСЯ В СТОРОНУ ГРАНИЦЫ**

Я слегка нервничаю, потому что, несмотря на большой опыт дальних автопробегов, в Европу еду впервые. Однако российские пограничники вполне приветливы, финские – неторопливы и равнодушны, и вот мы уже в Финляндии. Природа пока весьма похожа на нашу, но качество покрытия сразу начинает радовать. Тем более, что впереди еще почти полторы тысячи километров, а хорошая дорога превращает путешествие в удовольствие.

Наша следующая точка – Турку, где по плану мы грузимся на паром до Стокгольма. По пути, не выходя из машин, кратко осматриваем Хельсинки. Еще через 140 километров мы на месте. До отправления парома 5 часов. Гуляем по городу, встречаемся на стоянке у причала. И тут я понимаю, что нахожусь в состоянии жесточайшего стресса: до этих пор все паромы, на которых мне удавалось побывать, находились на глубинах от 15 до 90 метров, то есть в затопленном состоянии. Переси-









ливая себя, въезжаю в отсек для машин. Поднимаюсь в каюту. Хочется на всякий случай проложить ходовик, ведь от второй палубы до открытой девятой путь неблизкий и весьма запутанный... Посещение «дьюти фри» немного снимает напряжение. А пейзажи за бортом отвлекают от грустных мыслей.

Утро. Картинка за окном поменялась. Мы подходим к шведской столице, Стокгольму, одному из красивейших городов Европы. Но на экскурсию времени нет – до вечера нам предстоит проехать всю Швецию и половину Норвегии, чтобы к ночи добраться до Бергена, крайней точки нашего сухопутного маршрута. 1100 километров, из которых около 500 – в горах. Шведские трассы великолепны, разрешенная скорость доходит до 120 км/ч. Оказывается, дисциплинировать нашего водителя можно очень просто, – пригрозив не дать визу в следующий раз. Так что мы внимательно следим за ограничениями, постоянно одергивая друг друга по рации.

Граница с Норвегией весьма условна – едешь по Швеции, а через 100 метров вдруг обнаруживаешь, что ты в другом государстве. Об этом сообщают только знаки, людей на границе мы не заметили. Лениво обмениваясь комментариями, начинаем путь по норвежской земле. Осло остается в стороне, а пейзажи за окном начинают постепенно меняться с равнинных на горные (несомненно, гораздо более красивые).

Дороги страны викингов и средства, вложенные в них, восхищают: мосты, тоннели, узкие горные тропки отличного качества. В этой стране любят людей... Тоннели – это отдельная история. От стометрового, конец которого различим уже при въезде, до самого длинного в Европе – 24,5 километра под землей!

## **ВЫ ВЫЕЗЖАЕТЕ ИЗ ТОННЕЛЯ И, НЕ УСПЕВ ПРИВЫКНУТЬ К ДНЕВНОМУ СВЕТУ, ТУТ ЖЕ НЫРЯЕТЕ В СЛЕДУЮЩИЙ. НЕВЕРОЯТНО! ЗАВОРАЖИВАЮЩЕ!**

А еще каждый тоннель имеет название. Учитывая, что проехали мы их несколько десятков, можно только позавидовать фантазии норвежцев. У них есть даже «Тоннель Троллей». В ущельях цветут сады, тепло – плюс 17 градусов. На высоте 1100 метров над уровнем моря лежат снега и плюс 4. Температура меняется со скоростью 15 градусов в полчаса. За окном слышен шум горной реки и водопадов. Кнопка на фотоаппарате уже залипла, да и в соседней машине, вижу, тоже заняты только съемкой. Каждый поворот вызывает новые возгласы восхищения и восторга.

Поздним вечером достигаем Бергена – города, в котором 360 дней в году идет дождь. Этот вечер, видимо, был одним из оставшихся пяти, но температура воз-



духа явно не майская, а нам еще предстоит провести семь дней в море. Что ж, мы сами этого хотели. Забираем из отеля еще одного участника нашего сафари, который сложным самолетным путем прибыл из Одессы. Вот и долгожданный корабль. «Хоум, свит хоум!» – на ближайшую неделю. Так как мы приехали последними, то и каюты нам достались «лучшие» – около галюна. Рыбацкий бот, переделанный в сафариный, – поверьте, это можно только почувствовать, слов для описания найти почти невозможно.

Первый шок прошел, устраиваемся и начинаем обживать. Затянувшийся ужин, краткий сон, чек-даив. Светит солнце, на берегу цветут нарциссы, под водой тоже весьма приветливо – плюс 9, видимость метров 10. Немного переживаю за свой новый регулятор, который до этого нырял со мной только в бассейне и не очень радовал своим чрезмерно легким дыханием на мелких глубинах. Но, оказывается, не зря с ним на 300 метров погружались – Mares с глубиной становится только комфортнее. Итак, снаряжение прошло проверку. Отработали выход по трапу, расположенному на двухметровом борту, правда, в голове бьется мыслишка о том, как это делать в шторм. Ладно, будем решать проблемы по мере их поступления. Рэки, ради которых мы проделали весь этот нелегкий путь, пока не показывают. Возвращаемся к причалу, чтобы на пароме перегнать свои машины на остров Феджи, откуда фактически начинается наш маршрут. Второй дайв. На рэк. Сам объект ничем, кроме необычности места затопления (корабль лежит в подводной расщелине, с двух сторон скалы и камни), восторга не вызывает. По выходе на поверхность долго беседуем с капитаном, пытаюсь проработать примерный маршрут и определить максимально интересные места погружений. Параллельно поедаем прямо на палубе собранный на первом дайве гребешок. Вкусно. На ужин готовим пойманную рыбу. Понимаем, что даже если продукты закончатся, с голоду мы не умрем. Жизнь радует все больше и больше...

Ночуем около причала и утром выдвигаемся в северном направлении. Наконец-то начинаем понимать, зачем мы здесь! Величественные и покрытые тайной затонувшие корабли времен Второй мировой войны таят еще множество секретов и сюрпризов. Погода начинает меняться не в лучшую сторону: крепчает ветер,

часто идет дождь, но он нам только в помощь – волна становится меньше, а промокнуть мы... не очень боимся. Подъемы на палубу становятся все веселее, особенно с фототехникой. Но каждый новый рэк – это новая история, новые впечатления, новые фотографии. Даже ценой гибели камеры я не готова отказаться от такого удовольствия. Суда, перевозившие уголь; шедшие с грузом вина, коньяка и сыра для празднования взятия Мурманска; развалившиеся, стоящие на ровном киле и лежащие на борту – по одному, а иногда и парами... Да, Норвегия – поистине рай для любителей металлолома и истории!

Один из дайвов стал особенно запоминающимся. Погружение явно обещало быть непростым. Капитан разрешил пойти туда только мне и моему партнеру Александру. Итак, «Вильгельм» (Wilhelm). Глубина от 12 до 70 метров. Ввиду отсутствия каких-либо газов кроме воздуха ограничиваем свой план 45 метрами и минимальной донной экспозицией. Удачное расположение рэка вдоль скалы позволяет сделать дайв весьма интересным и насыщенным.

Прыгаем в уже прилично разгулявшееся море, цепляемся за ходовик и начинаем спуск. Метрах на трех понимаем, что течение явно сильнее нас, но все лучшее еще ждет впереди – ходовик оказывается привязанным к какой-то конструкции в районе килля, так что предстоит преодолеть несколько метров абсолютно гладкого борта

(против течения). Закогтиться негде. Выдирая редкие и тонкие ламинарии, пробираемся к палубе. Чувствую себя Человеком-Пауком, мечтаю о таких же присосках на пальцах, как у него. С нечеловеческими усилиями мы, наконец-то, переваливаемся через борт. И понимаем, что все страдания стоили того, чтобы это увидеть! Свет от фонаря не добивает до противоположной стены трюма,

### НЕМНОГО О ПОЕЗДКЕ В ЦИФРАХ И НЕ ТОЛЬКО

Маршрут: Москва – Питер – Хельсинки (проездом) – Турку – Стокгольм (на пароме) – Осло (в объезд) – Берген – Феджи (обратно – все с точностью до наоборот)

- стоимость штрафов мы не уточняли, но видеокamer по дороге много, для тех, кто «в танке», – метров за 500 до камеры стоит знак, предупреждающий о ее наличии
- пробег моего автомобиля от дома (Москва) до дома (Москва) составил 5120 км
- стоимость парома из Турку в Стокгольм осталась загадкой – зависит от количества машин и кают
- бронировать паром лучше заранее, но можно приехать пораньше (посадка начинается за 2 часа) и попробовать взять билеты (нам путешествие обошлось примерно в 50 евро в один конец с человека)
- отели и кемпинги находили по дороге, без предварительного бронирования
- цены на дизтопливо: Финляндия – около 40 рублей за литр, Швеция – 48 руб/л, Норвегия – 54 руб/л
- стоимость кемпинга около Осло – 2000 руб. за комнату на четырех человек на ночь
- номер в незатейливом отеле в Бергене – 100 евро в день
- стоимость минеральной воды в Норвегии – от 100 рублей за 1,5-литровую бутылку
- в Норвегии дешевы креветки и красная рыба типа форели.

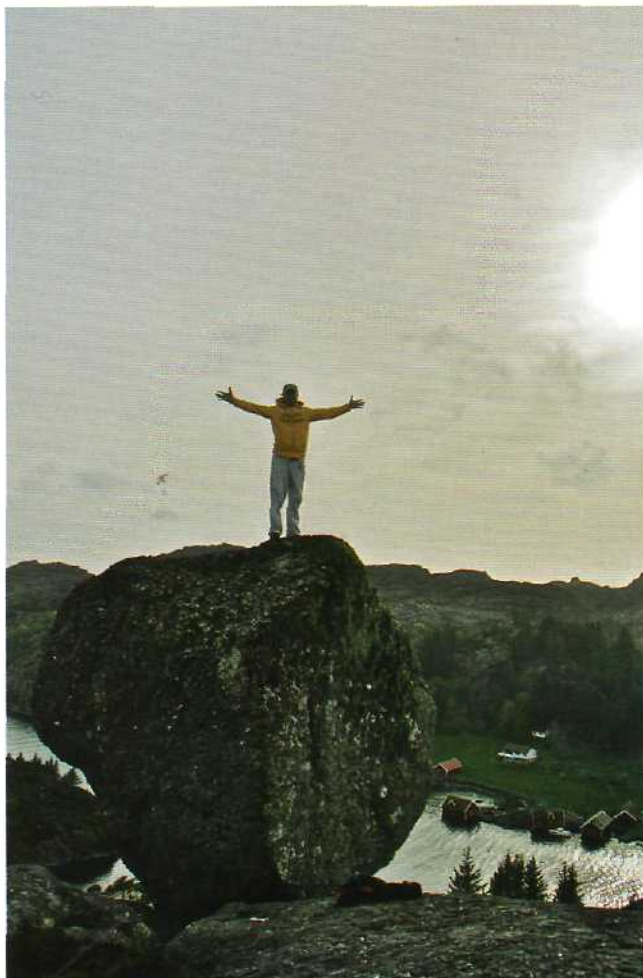
надстройка виднеется где-то далеко в сумраке. Рассматривая каждый закуток, прячемся в трюмах от течения, которое прекращается лишь метрах на тридцати. Доходим до конца надстройки, фотографируем площадку, на которой размещались орудия, и, замороженные этой громадиной, начинаем обратный путь.

Попутное течение делает его веселее. Правда, оно настолько сильное, что есть реальная опасность пропустить место крепления ходовика. Зрение обостряется многократно, глаза пытаются через мутноватую на небольшой глубине воду найти путь домой. Вот и он. Неторопливо поднимаемся и понимаем, что за час, пока мы наслаждались дайвом, погода заметно ухудшилась. Выход на бот с попытками не угробить себя и технику, восторженные рассказы про дайв... Все-таки моря покоряются не столько смелым, сколько подготовленным. В перерывах между погружениями осматриваем достопримечательности и красоты природы на берегу. Города и маленькие деревеньки, заброшенные села и практически необитаемые острова. Горы, скалы, катакомбы и немецкие укрепления.

## ВОДОПАДЫ, ОЛЕНИ, ОЗЕРА, ГОРНЫЕ РЕКИ. НЕВЕРОЯТНОЙ КРАСОТЫ ФЬОРДЫ. И ТАК ЦЕЛЮЮ НЕДЕЛЮ! ОТ ВПЕЧАТЛЕНИЙ – И ПОДВОДНЫХ, И СУХОПУТНЫХ – ГОЛОВА ИДЕТ КРУГОМ

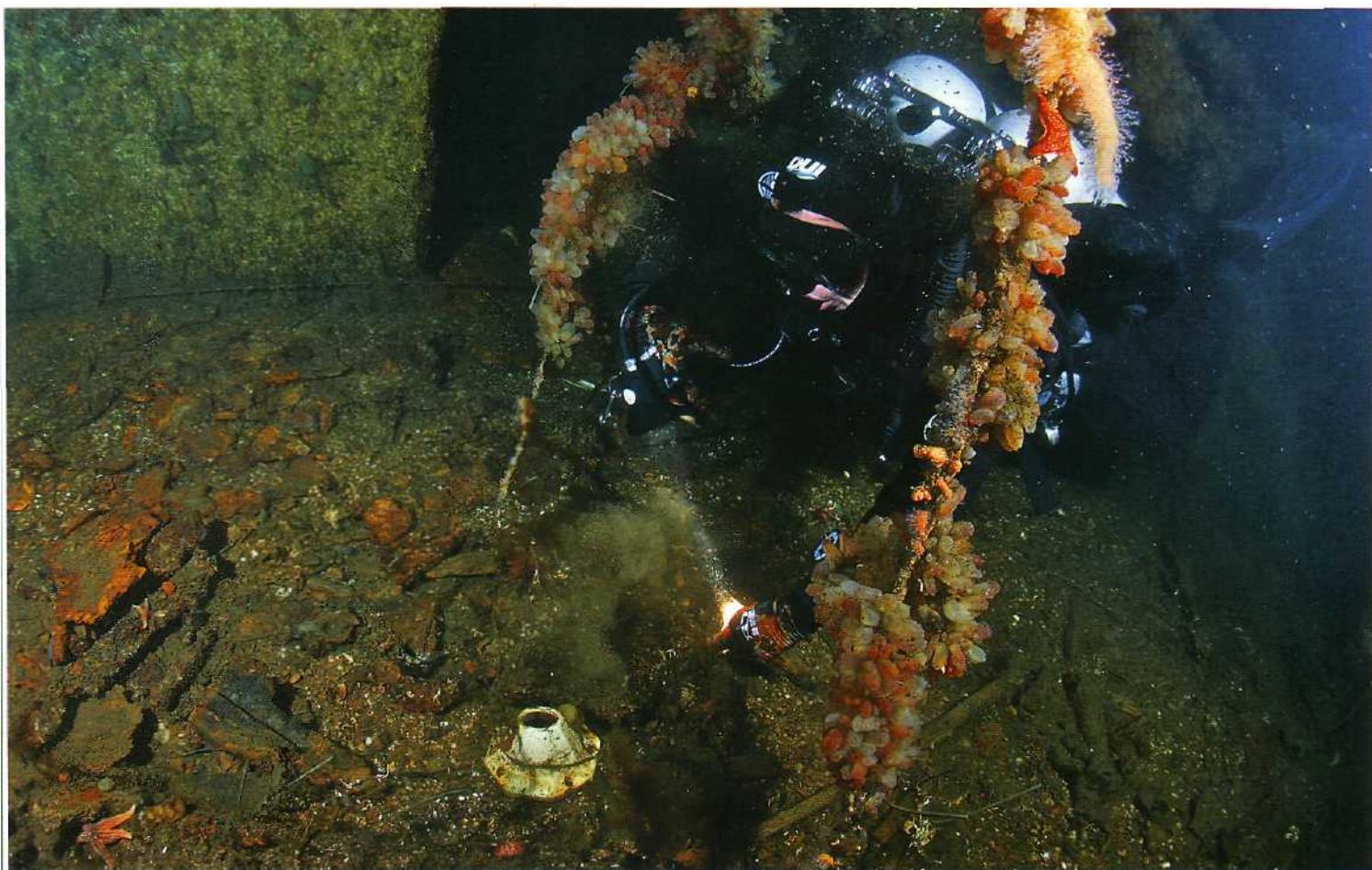
Рэки сменяют один другой. Из наиболее запомнившихся – «Франкенвальд» (Frankenvald) и «Оптима» (Optima). Оба корабля затонули во время Второй мировой войны, оба немецкие. «Франкенвальд» стоит на ровном киле, глубина от 8 метров на мачте до 40 метров на дне. «Оптима» лежит на левом борту, из достопримечательностей – штурвал на корме. Сохранность кораблей вполне приличная, хотя видно, что время и вода медленно, но верно делают свое дело – кое-где обрушились надстройки, в некоторые помещения зайти уже практически невозможно. Остальные объекты назвать выдающимися сложно, но даже трех перечисленных выше с лихвой хватит на программу недельного сафари. Папка с названием Norway 2009 пополняется фотографиями с невероятной быстротой. А ведь будет еще обратный путь!

Все хорошее рано или поздно заканчивается, и вот мы уже провожаем одессита в аэропорту, а сами готовимся стартовать домой. Утро в Бергене оказалось одним из тех 360-ти, когда идет дождь. Промокшие до нитки, мы гуляем по городу. Кукольные домики на набереж-









ной, раскрашенные в разные цвета – визитная карточка города. Рыбный рынок. Сувенирные лавки. Театр. Проблемы с парковкой (и ее стоимость) вынуждают большинство снимков делать из окна авто. «До свидания, Берген. Мы еще обязательно вернемся!» – с такими словами покидаем этот город. Навигаторы, не сговариваясь, показывают обратный маршрут, отличный от того, которым мы добирались туда. Сколько еще фотографий водопадов и озер можно сделать? Оказалось – бесконечное количество! Остановиться невозможно. Ночуем за Осло в кемпинге. Для тех, кто собирается проехать подобным маршрутом, совет: берите с собой постельное белье и монетки по 20 крон. Иначе спать вы будете на матрасах, а помыться вам вообще не удастся.

В обед следующего дня добираемся до Стокгольма, берем последние билеты на паром и, довольные, отправляемся осматривать город. Узкие улочки, фонарики, велосипеды, цветы в горшочках, грандиозность королевского дворца и риксдага, место, где вручают Нобелевскую премию... Да, на осмотр достопримечательностей четырех часов явно мало. Паром, Турку, Хельсинки, граница, Питер. Целуемся, прощаемся, и я отправляюсь домой в Москву. Несмотря на то, что впереди еще 700 километров пути, путешествие уже закончилось. Немного грустно. В голове – воспоминания, образы. И мечты о новых приключениях.

Следующую поездку хотелось бы запланировать на весну 2010 года. И, учитывая предыдущий опыт, кое-что поменять: например, продолжительность сделать не более 5 дней, а также все прогулки по городам и интересным местам совершить по дороге туда. Потому что на обратном пути уже нестерпимо хочется домой... ~

#### ~ ХОЧУ СКАЗАТЬ СПАСИБО:

- моему другу и партнеру Саше Анистратенко за приятную компанию и веселый дайвинг;
- моей Mitsubishi L200, которая не капризничала, замечательно вела себя, и вообще она – самая лучшая машина в мире;
- моему оборудованию, которое исправно и качественно работало, в частности регуляторам Mares, которые убедили меня: многие рекордсмены ныряют с ними не только потому, что лишь такие у них и есть;
- Черному Дембелю за то, что ушел спать в кают-компанию, чем дал возможность спать другим;
- нашей кормилице Анжелине за вкусную и здоровую пищу;
- навигатору марки Александр Чернобильский за сопровождение на протяжении всего пути.

Москва – Берген, май 2009