

## Румыния – 2018

**Сроки велосипедной части похода:** 15.10 – 25.10.2018г., расстояние ок. 720км.

**Сроки автомобильной части похода:** 22.10 – 24.10.18 и 26.10-28.10.18, расстояние ок.4250км.

**Дорога до места старта:** Самолет Новокузнецк - Москва-Санкт-Петербург, автомобиль Санкт-Петербург – Румыния (город Dej).

**Решение.** Почему именно Румыния? Существует довольно большой ряд европейских стран, которые можно назвать туристическими. Германия, Австрия, Франция и т.д. Некоторые из них имеют ограничения по правилам установки палатки. Другие крайне строго относятся к правилам передвижения велосипедистов на дорогах, третьи требуют весьма значительных финансовых затрат при любом виде туризма.

Так родилась идея посетить нетуристическую, но заманчивую землю – Румынию, которая близка нам по духу, раздолбайству, уровню цен, но интегрирована в Европу и имеет с ней богатые исторические корни и ценное архитектурное наследие. Румыния на 50% страна горная, на её территории находится высочайшая точка Карпат. А бонусом мне, живущему в одной из самых удаленных от любого моря точек на этой планете (г.Новокузнецк), будет служить Черное море, обязательное для посещения в предстоящей поездке.

### Дорога в Питер.

При подготовке велосипеда и прочего багажа к транспортировке самолетом, мне пришлось скотчем привязывать вещи к велорамам. Продиктовано это ограничением авиакомпании в провозе одного бесплатного места багажа не более 23 кг. Так, велосипед и рюкзак общим весом не более 23кг шли бы как два места, пришлось бы за второе доплачивать. Спасибо моего другу и велоколлеге Антону, который по предварительной договоренности приготовил для меня (в Санкт-Петербурге) спальник, посуду, велозапчасти, и мне не пришлось это все везти в Питер и брать дополнительный багаж.



Рейс Новокузнецк – Москва, среда. Места в самолете заняты процентов на 35, я сижу (лежу) один на всем ряду кресел, помимо моего ряда в 3 кресла, другой ряд полностью (!) тоже свободен. Впервые по прилету в Москву новокузнецким рейсом я попадаю в аэропорт сразу, через телескопический трап, без поездки на автобусе! Пересадка в Москве, Москва – Санкт-Петербург – как всегда полный самолет.

Переживал за целостность велосипеда после двойной транспортировки самолетами. В Шереметьево с грустью смотрел как грузчики выгружали мой вел, нещадно накладывая на него сумки и чемоданы..



В Санкт-Петербурге в зоне выгрузки крупногабарита я обнаружил на велочехле большую дырку, образовавшуюся от трения левого шатуна. Других видимых повреждений не было.



Антон встретил меня в аэропорту на своем авто.

По приезду в город я проверил велосипед, прокатился ок. 10 км по Питеру. Все в норме, можно ехать!



Санкт-Петербург очередной раз удивил глубиной своего метро (станция Политехническая), разноцветьем осенних листьев, неспешностью жителей в сравнении со столицей и размахом строительства кольцевых развязок. К сожалению, из-за сильного тумана увидеть во всей мощи новую башню Газпрома не *опять* удалось.

### **Дорога СПб – Румыния.**

Выезд планировался на 12 октября на 19:00, а по факту выехали только в 22:30.

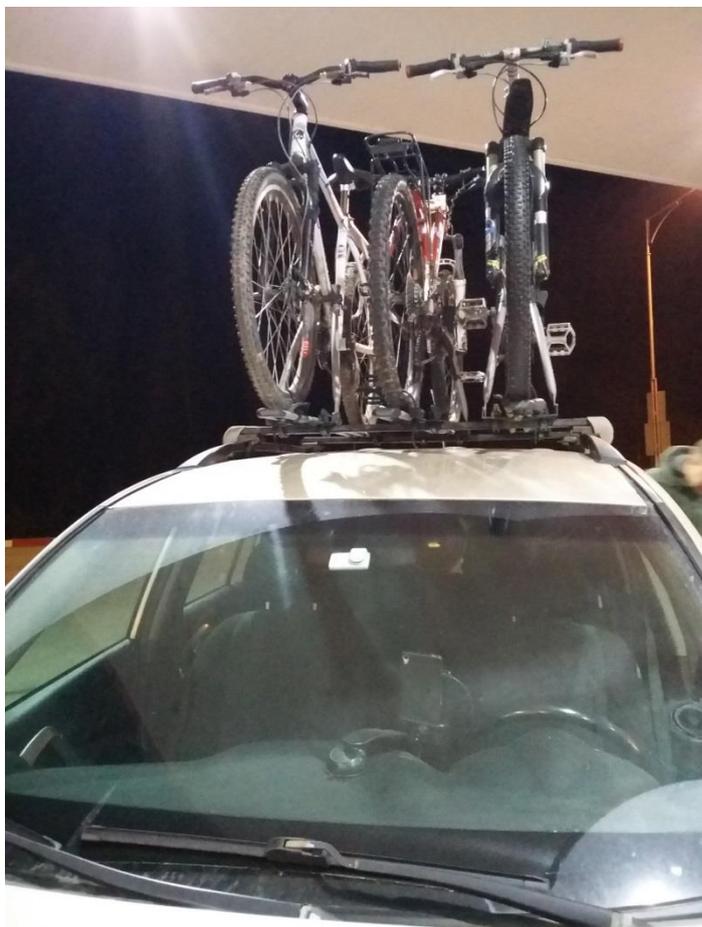
Выезжаем на автомобиле Антона - Toyota RAV4, механика.

Заехали к третьему участнику экспедиции – Алексею – другу Антона. Антон остался в машине, а я пошел помочь Алексею донести вел и вещи. В подъезде у лифта была такая картина: ... на мгновение пришла в голову мысль, что это всё Алексей берет с собой в велопоход... Я не мог не сфотать этого! Поржали! Познакомились.



Погрузились. Коллектив в сборе!

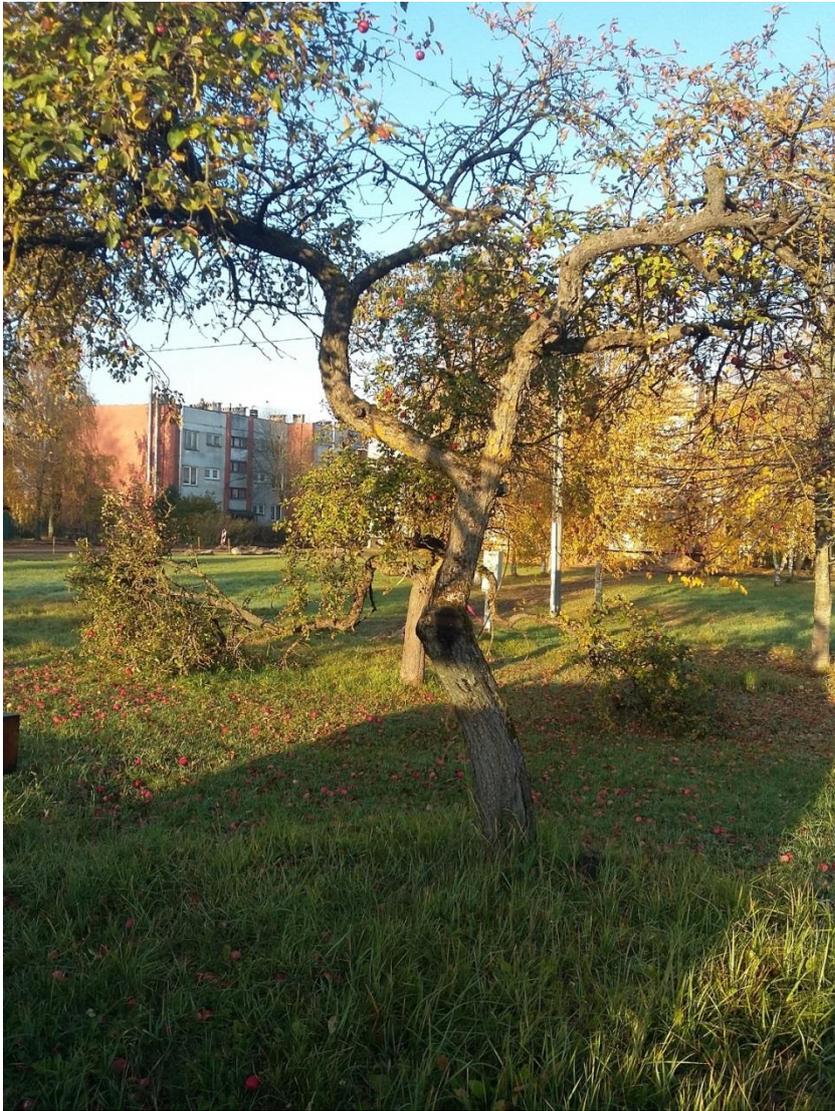
Велосипеды закреплены на крыше на трех прочных велобагажниках известной марки.



Впереди по плану 5 транзитных стран и только затем – Румыния!

Примерно в 5 утра мы подъехали к границе России и Латвии. По ощущениям **очень** холодно, не термометре +4. Погранпереход «Убылинка». Российскую границу прошли быстро. А вот латыши (пункт Grebneva) отнеслись к нам со всей предвзятостью, какая только возможна: была тщательно осмотрена вся машина, проверены досконально все документы на машину, зачем-то были запрошены страховые полисы (они у нас были) и напоследок потребован российский техосмотр в бумажном виде.

**Латвия.** С первыми лучами солнца она сразу поразила меня обилием яблок. Вдоль дороги, как в Сибири тополя и березы, в Латвии росли яблони. Остатки яблок (весьма значительные) висели на деревьях, а основная часть урожая валялась на земле. Яблок сортов красных, белых, любых! Я не смог проехать мимо такого разнообразия и попросил остановить машину. Яблоки оказались вкусными, сочными.



В одном месте дорогу нам перешел олень, издав далеко принятый за искусственную конструкцию, шагал вальяжно и не спеша.. Почти вся земля вдоль дорог здесь обрабатывается, всюду небольшие деревни и хутора. По пути – город Даугавпилс, который мы прошли по местной объездной дороге на пути к границе с Литвой. Всего по Латвии проехали ок. 150 км.



**Литва.** Проехали здесь ок. 300 км. Дороги тоже вполне приличные, но не идеальные. По-прежнему вокруг яблони, хутора, деревни, пашни. Здесь обилие гнёзд аистов, которые проживают теплый период года в

этих краях, а потом улетают туда, где больше тепла. Люди сооружают для них специальные конструкции, но иногда аисты сами вьют гнезда на столбах ЛЭП. Что интересно – эти птицы весьма «общительны», и на всем нашем дальнейшем пути по Европе было множество гнезд, расположенных вдоль дорог в местах большого скопления людей/машин.



Вспомнился советский фильм «Белые росы» (действие происходило в Беларуси), где Николай Караченцов, забравшись в одно из таких гнезд, играл на гармошке «Миллион алых роз».

В Литве мы остановились позавтракать в городке Зарасай на одноименном озере.



Провинциальный городок в еврозоне удивил наличием покосившихся и/или заброшенных строений. Среди них прямо у нашей стоянки стояло вполне приличное небольшое здание бывшего учебного/административного заведения, по-видимому, невостребованное в свете последних миграций населения. Ведь новообразованные прибалтийские страны потеряли за период своей постсоветской автономии по разным сведениям от 15 до 27% населения.



Отличная дорожка вдоль всего озера располагала к дальнейшей прогулке, но надо ехать дальше! Погода разгуливалась, становилось все теплее. На границе с Польшей (бывшей границе, сейчас это всё – Шенгенская зона) стало совсем тепло и солнечно.



**Польша.** Здесь нам предстоял максимальный автопробег – ок. 800 км нашего пути. На бывшей границе большое количество зданий приграничного сервиса, магазины, кафе. И первая остановка здесь - на заправке.

Что сказать?! «Жирная», богатая, цветущая страна, в сравнении с Литвой и Латвией. Отличные дороги, дорожная навигация, зажиточные дома в поселках и деревнях.

Польский язык позабавил. Действительно, называйте вещи своими именами. Зачем камуфлировать питейное заведение, ведь можно назвать его «Пьяльня водки и пива»:



В город Люблин мы въехали ок. 19:30 вместо плановых 17:00, т.е. уже в темноте. Заселились в одноименную гостиницу и пошли смотреть «старый город». Люблин удивил просторностью. Здесь, в отличие от большинства городов мира, дома́ стоят далеко друг от друга, пространства от этого очень много и нет ощущения городской густонаселенности. Скорее, напоминает какой-то современный отдаленный зажиточный район, где не строят высокие муравейники и для каждого здания оставляют приличный кусок земли для благоустройства. Хотя в городе проживает ок. 350 тыс. жителей.

В Люблине прокатился на винтажном велосипеде:



«Краковские» ворота, готические башни, рынок старого города. Осмотр достопримечательностей в темное время суток воображения не поразил, мы поужинали, закупили на следующий день продукты и пошли в отель. Утром нас ждал шведский стол по 3 евро, где как выяснилось, можно было не платить проживающим.

По отъезду обратил внимание, что на парковке отеля наша машина с велосипедами резко выделяется из общего потока припаркованных авто. Преобладали машины первой половины 20-го века.



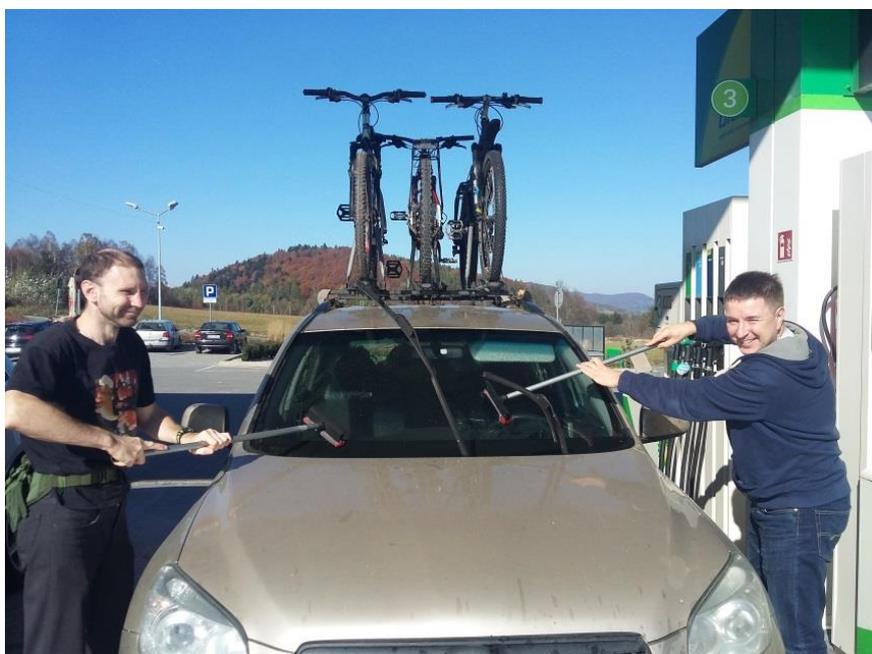
Но времени выяснять причину нашего попадания в прошлое не было.

Выехали, через пару часов выяснили, что оставили в отеле все наши походные кружки, хлеб и йогурт на обед, а Алексей забыл походную куртку RedFox...

В каком-то городке на пути увидели Крёстный ход – обычное для этих мест явление. Но не для нас.



На АЗС в Польше есть возможность самостоятельно быстро помыть стекла автомобиля пока идет заправка топливом. У стенда заправки размещены большие щетки, емкости с чистой водой и полиэтиленовые перчатки. Парни увлеклись процессом!



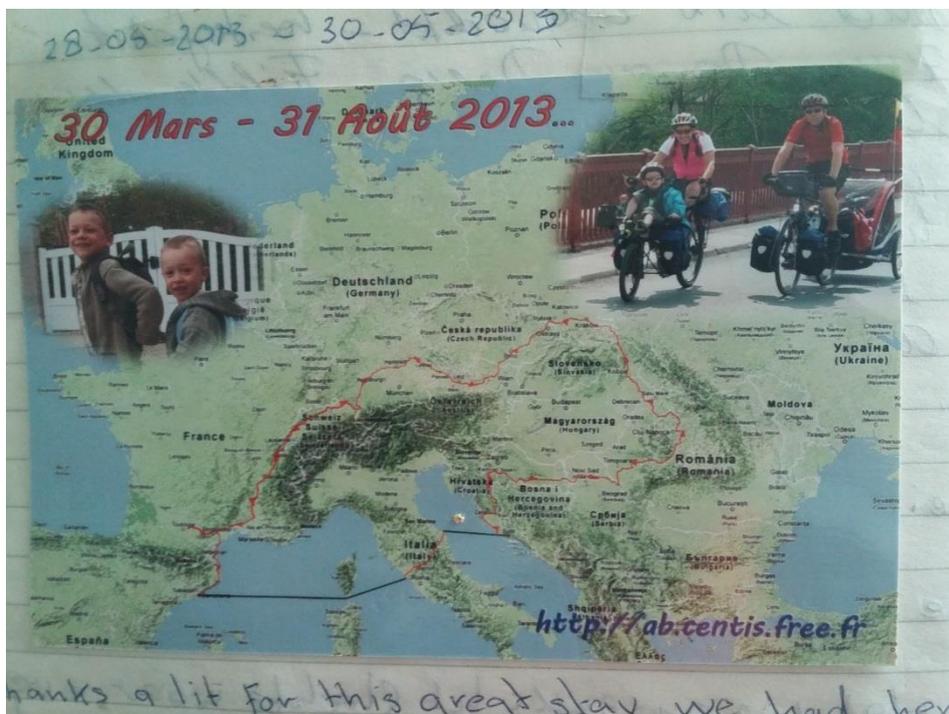
**Словакия.** Ехать по этой стране ок.150 км. Страна попроще Польши, нет того лоска частных домохозяйств, от которого «пахло» сытостью и достатком. Сельскохозяйственная страна с обилием домов типа «хрущёвка», но по-европейски. Это такой же панельный дом, отличных от российских хрущёвок покраской разного цвета и отсутствием межпанельных швов.



**Венгрия.** Пейзаж здесь особо не изменился. Лишь стало больше кукурузы. Увидел оленей-косулей: их семейство свободно паслось в 50-ти метрах от дороги на частично убранном кукурузном поле. Короткая остановка уже на закате набрать воды в деревенской колонке и вот мы въезжаем в Румынию.

**Румыния.** Румыния - член Евросоюза, но не входит в зону Шенгенского соглашения. Поэтому здесь нам пришлось пройти паспортный контроль. Быстро и без лишних вопросов. Паспорта нам принесли сами пограничники.

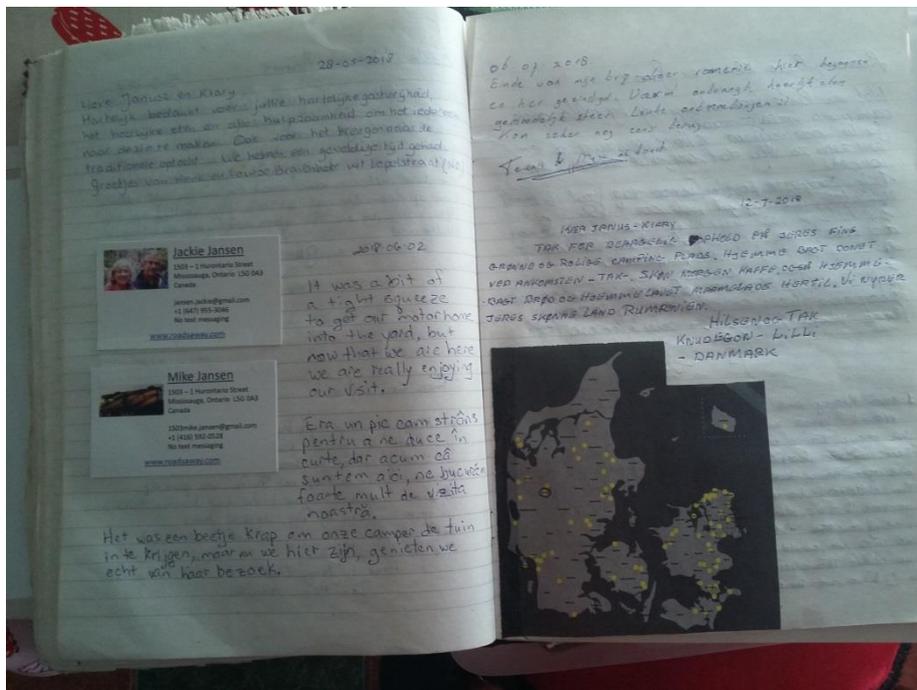
На ночевку нас ждал заранее запланированный кемпинг «Het Zwaluwnest» в местечке Nires. Негородской туризм в это время в Румынии почти прекратился, поэтому, помимо нас в кемпинге жила лишь пожилая пара из Нидерландов. Хозяин очень удивился, увидев что мы ставим палатку, и предложил заночевать в большой оборудованной гостевой комнате - кухне. Чем я с удовольствием воспользовался: диван в почти теплой комнате перед предстоящим долгим пребыванием в палатке перевесил чашу весов в свою сторону. Хозяин очень дружелюбно, но с большим трудом (не говорит по-английски вообще), разъяснил нам «географию» кемпинга, список услуг, входящих в проживание и угостил местным деликатесом. Так мы познакомились с весьма странным, совершенно не созвучным русскому – румынским языком и румынским незнанием английского. В гостевой комнате лежала книга отзывов кемпинга.



Друзья, то что пишут (и рисуют) иностранцы в гостевых книгах – это шедевры!



Здесь среди длинных и позитивных отзывов я увидел наклейки, нашивки, вклеенные рисунки на ткани, визитные карточки, вырезки из журналов о путешествиях гостей кемпинга, - все на разных языках!



Читаешь – и понимаешь, что держишь в руках источник бодрости и позитива!

### 1-ый день. Старт веломаршрута!

Собрались неспешно.



Сделали общее фото с владельцами кемпинга. Еще раз напомнили хозяину, что заберем машину через 12 дней, получили согласие на её сохранность и – в путь по румынской Трансильвании!



Отличная деревенская дорога, небогатые, но крепкие домохозяйства, с такого соседства началось наше движение на велосипедах. Вскоре мы въехали в небольшую горку, где закончилась дорога, но росла груша, у нас называемая «Конференс».



Сориентировались по навигатору и скорректировали курс, в результате чего поехали через румынские грязи. И это – в первый же день! Велик и обувь грязные. А день, между тем, продолжал удивлять гастрономическим чудесами: проезжая мимо небольшого облетевшего дерева я увидел на тропе грецкий орех. Дерево оказалось ореховым.

Очередные олени-косули перешли нам дорогу.



Стало интересно: а почему у нас, при меньшей плотности населения, увидеть таких животных можно лишь в густой тайге? Связано ли это с нашим менталитетом, обилием охотников, охотничьей «жадностью»? Ведь у нас в Сибири края не хуже, а даже лучше по кормовой базе диких животных!

Серпантин с крутым подъемом в гору закончился головокружительным спуском. Осенний ветер охладил наши, к тому моменту порядком прожаренные солнцем организмы и порадовал красивыми видами на большой скорости. В тот день это был единственный значимый подъем в гору.

Далее дорога вновь вывела нас на приличный асфальт. Деревенские пейзажи сменяли друг друга, пока мы не выехали в район искусственных озер Simina - Santioana – Taga – Sucutard. Озера образованы из протекающей по этим деревням реки, во всей видимости очень бурной весной и мелкой – осенью. (Надо здесь добавить, что осень в Румынии – это очень сухое время года, что мы на себе в полной мере почувствовали). Система дамб и сливов позволяет управлять объемом воды в озерах. Но большинство из них – ограждены заборами, что не помешало нам найти открытые ворота и пробраться на берег одного из них. Озеро оказалось местом платной рыбалки с оборудованными причалами на берегу, где мы и расположились крайне удобно, подставив тела последним теплым лучам уходящего румынского бархатного сезона.



Никуда не торопясь, мы поехали далее, по пути остановившись в сельском магазине. Магазины в Румынии, даже в деревнях, объединены с барчиками. А как еще назвать эти небольшие заведения, где сидят старички с бутылкой? Пока мы закупались и наполняли емкости водой на ужин и завтрак, Антон обнаружил первый прокол. Антон перебортовывался, мы увидели первые гужевые повозки, по форме напоминающие, простите, гробы.



В них сидят либо цыгане, либо деревенские румыны и перевозят сено или домашний сельский скраб.

Проехав еще около 10 км мы вдруг решили, что негоже ждать заката, что стоит поставить первый полноценный лагерь засветло, дабы искупаться в пруду (погода позволяла!), сделать хороший костер и обсудить увиденное. Противоположный берег пруда в деревне Тага прекрасно подходил для этого, лишь с костром не повезло: топить пришлось кукурузными стеблями, сгоравшими моментально.



Приготовили ужин и на этом поставили с костром точку. В ту ночь мы впервые поняли, что в этой стране много собак. Их лай не мешал, но преследовал нас постоянно. Ночью были заморозки...

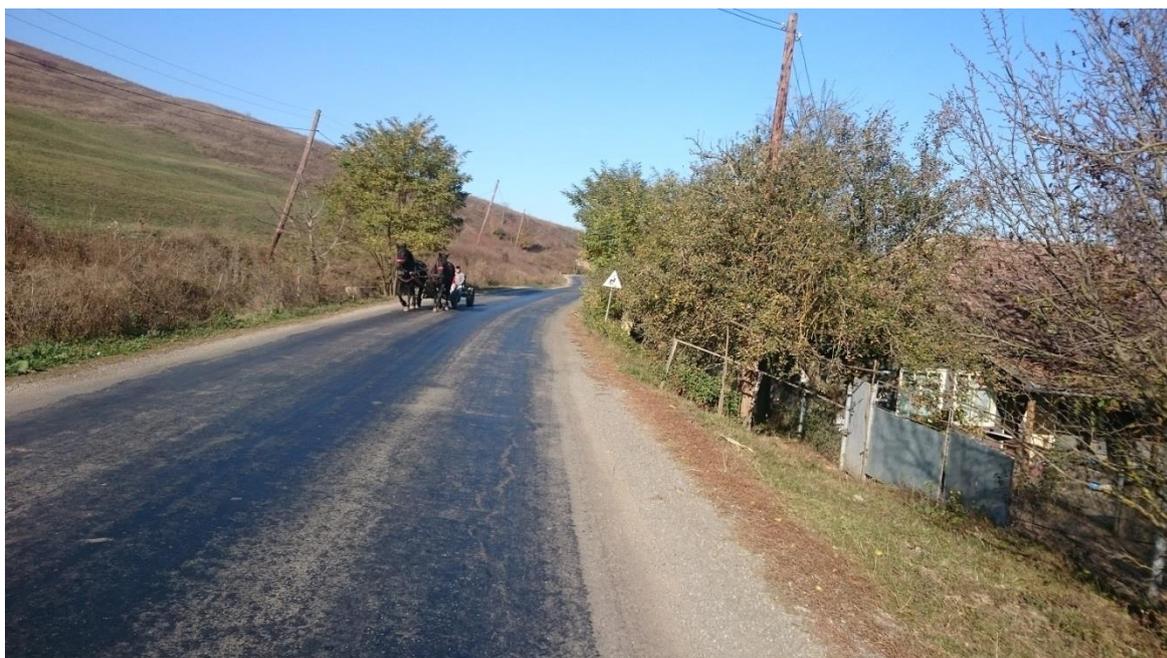
Итог за день: всего 60км.

## **2-ой день.**

Утро холодное... Но с первыми лучами солнца воздух резко прогревался, что позволило к моменту старта начать движение без шапки и куртки. А разбудили нас рыбаки, которые утром затемно начали занимать места у пруда. Оказалось, что мы разбили лагерь в одном из таких удобных мест. Что ж, мы умеем выбрать лучшие локации для лагеря!

Сидящие у соседней заводи рыбаки удивили процессом рыбной ловли: пара пенсионеров забрасывала ок. 5-ти удочек, при этом делали это конвейерно-поточным способом: забрасывал только мужчина, он же вытаскивал удочки. Роль женщины сводилась к насадке приманки, снятию рыбы с крючков и прочей помощи мужу в столь технически сложном процессе. При этом их удочки опирались на небольшую электронную конструкцию, издающие звук разной громкости в зависимости от силы поклёвки. А ловили они лишь маленьких карасиков...

Ехать мы решили не по основной дороге, а по левому берегу пруда – на юг. Проселочная приятная дорога загадочно петляла между холмами, то подходя к отдельным домам, то отдаляясь от них, идя вдоль полей скошенной или брошенной (?) кукурузы.



По пути вновь встретилось дерево грецкого ореха, что вызвало незапланированную, но приятную остановку на 15 минут.

Очередной «персонаж» из фильма режиссера Кустурицы, весивший не менее 300 кг был привязан на полянке, недалеко от цыганского хуторка. Боров был настолько огромным, что даже подходить к нему было боязно.

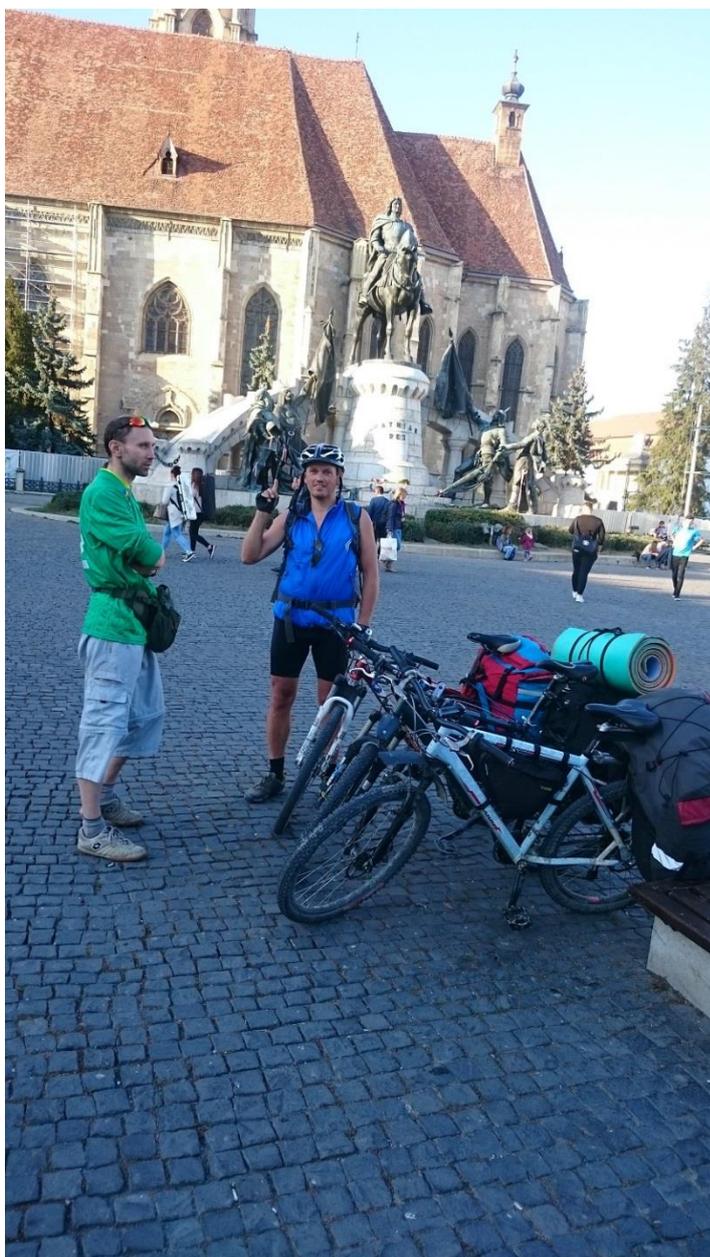


Петля отклонения от маршрута закончилась затяжным подъемом к основной дороге. Наш путь лежал во второй по размерам город Румынии – Клуж-Напока. Чем дальше ехали – тем более серьезный автотрафик был на дороге, что отнюдь не радовало, а призывало быстрее проехать путь. Впереди по маршруту был аэропорт. Поразило количество самолетов, которые взлетали и садились в этом небольшом по российским меркам городе (ок. 350.000 жит.) Перед Клуж-Напокой небольшой городок Апахида, в котором было решено пообедать перед заездом в румынский «мегаполис». Как ни странно, но ситуация с кафе в Румынии сильно отличается от других стран Европы. Обилие маленьких магазинов и баров, но кафе очень немного. Мы проехали по одной из центральных улиц городка более 1,5км и с трудом нашли кафе, где были единственными посетителями. Заказали картошку фри с румынскими колбасками «Мичи». Цены по европейским меркам весьма не высоки, еда простая, обслуживание ненавязчивое.



Далее решили поменять евро на румынские «леи». В «Banka Transilvania» было много народу, так что эта простая операция заняла достаточно много времени.

Проведя в Апахиде в общей сложности не менее 1,5 часов, мы резко выдвинулись в Клуж-Напоку. Город сразу удивил и обаял нас своим обликом. Он напомнил немецкие города обилием старинных красивых зданий и, одновременно, удачно вписанными в эту структуру велосипедными дорожками. На улице полно молодежи, которая в этот рабочий день куда-то спешила. После мы прочитали, что здесь расположено множество румынских ВУЗов, однако историческая ценность города заключается в его венгерском прошлом. Приехали мы прямоком на центральную площадь с памятником Матияшу Корвину, венгерскому королю (XV век), во время правления которого г.Клуж-Напока и пережил период расцвета.



Во все стороны от площади расходятся старые улицы, обилие кофеен, уличных ресторанчиков и готических шпилей. А прямо в центре площади – закрытые толстым стеклом остатки древних стен. Немного пройдясь вдоль площади, мы направились в инфо-центр. Там мы хотели уточнить как (и стоит ли) нам лучше выбраться на трекинговую дорогу, вблизи которой и планировалась наша ночевка. На ломаном английском сонный сотрудник объяснил нам, что на велосипедах мы, наверное, проехать сможем, что, да, ехать туда – то. Ну, мы поехали, однако, такой подставы под конец дня совсем не ожидали: дорога вела вверх-вверх по серпантину, и вечерний подъем составил более 450м, и это под конец дня...



Этим вечером на ней трекинговой было много велосипедистов на разных аппаратах, но мы были единственными велотуристами с рюкзаками. Вдоль дороги шли современные домохозяйства. Видимо, здесь жили зажиточные «Клуж-Напоковцы». Так, на закате, мы поднялись на самый верх, где кончилось частное жилье, и начался настоящий широколиственный сказочный лес. Вверх тянулись огромные дубы, грабы, ясени, буки. Ввиду высокой плотности, деревья были очень высокие – стремились к свету, с толстенными прямыми правильными стволами. Листья с этих деревьев не падали, а валились с шумом: упавший на палатку лист вызывал если не грохот, то легкий шок: размеры этих листьев поражали не менее чем размеры деревьев, их породивших... Палатка встала на плотнейший лиственный ковер, позволявший не пользоваться туристическим ковриком. Движение по этому коврику вызывало сильный шум.



Несмотря на общую сухость и нахождение в Европе близ большого города, мы сделали костер, предварительно тщательно подготовив под него место. Дрова весело трещали, освещая нам красивейший ковер из разноцветных листьев этого сказочного леса, уснувшего в последнем осеннем сне, накануне наступающей зимы... Мимо нас по лесной дороге в полной темноте(!), но с фонариками, изредка продолжали проезжать «веломонстры» и бегуны. Погода радовала, птицы щебетали, с грохотом валились листья!

Итого за день: 70км

**3-ий день. На распутье.**

Лес и утром оставался сказочным.



Свежий ветер нещадно сбивал с деревьев тяжелые листья, а мимо нас теперь уже с раннего утра ползли в гору велосипедисты и бегуны. Весьма спортивный город! Мы были на распутье: путь от кемпинга до Клуж-Напоки занял у нас 2 полных дня, а далее нам в городок Альба-Юлия, куда ехать более 120км по нашему маршруту с перевалами. А по автодорогам ехать нет желания. Решение было следующее: педалируем на ж/д вокзал Клуж-Напоки, и едем на поезде до города Сибиу.

При свете утреннего солнца листва под колесами и на деревьях играла всеми цветами радуги! Пожалуй, это один из немногих моментов радости, об отсутствии которых дома – в Сибири – я сожалею больше всего: у нас такой период крайне короткий, т.к. в золотую осень резко приходят ночные морозы, деревья быстро оголяются, а листья – темнеют. Редко в какой год удастся насладиться дома этой осенней красотой... В этом пригородном лесу – вновь дикие олени!

Въехав в исторический центр Клуж-Напоки, прибыли на ж/д вокзал, где нас ждало разочарование: нам сообщили, что с велосипедами в этот поезд садиться нельзя. Пришлось крутить педали до автовокзала, где без проблем были куплены прямые билеты до г.Сибиу (на поезде это было бы с пересадкой) с разрешением провоза наших байков.



Здесь я впервые в Румынии услышал русскую речь: компания пожилых туристов из Украины пожелала нам счастливого пути!

Без проблем погрузились в автобус. В дороге примерно 2 часа и мы в центре города Сибиу, культурной столицы Европы 2007-го года. Называемый ранее Германштадт, до вхождения в состав Румынии, город был важным транспортным узлом Австро-Венгерской империи.

Наш ждал хостел «B13». Странно, но цена на ресепшене была дороже, чем при брони через известный агрегатор отелей, и мы, на месте подключив Wi-Fi, забронировали этот хостел через агрегатор, но со скидкой. Что делают с малым бизнесом корпорации(!): вынуждают продавать через свой сайт дешевле, чем напрямую и при этом еще и платить им комиссию...

Хостел огромный: в летний сезон может принять до 140 человек, а сейчас максимум – 80.



В этот день у нас начало складываться первое мнение о румынах: они очень неулыбчивые, в глаза не смотрят, сами на диалог идут неохотно. При обращении к ним, они все же не избегают диалога, не шарахаются и помогают. Почему так происходит, нам предстояло выяснить в последующие дни в этой стране. Подобным образом вел себя администратор хостела. Немного словно ответил на наши вопросы, без улыбки, сослался на правила и прекратил разговор. А мы, приведя себя в порядок, вышли в город.



Старый город Сибиу великолепен: здесь мы увидели уникальные окна-глаза в крышах домов, характерные лишь для этого региона.



Подлинные дома по старой немецкой градостроительной технологии единой линией переходили один в другой, прерываясь шпилями готический соборов, церквей, больших арок.



В северном направлении центральную площадь пересекает мощеная камнем дорога в «нижний город», спускающаяся с основного уровня лежащих справа и слева от нее старых кварталов.



На площади проходил какой-то международный кинофестиваль. На экране, почему-то были лидеры Советского Союза и современной России, но нас это не интересовало. Основную массу туристов в это нелетнее время составляли люди в возрасте 55+. Мы же выделялись в этом ряду спортивной одеждой. Невольно пришла мысль, что машин здесь, в этой красоте, созданной много веков назад, не должно быть ни в каком виде: тогда будет полное ощущение старины. Наступит ли такое время?

В одном из ресторанчиков Сибиу мы поужинали и попробовали местный хит – напиток «Александрин». А, поскольку, мы с Антоном иногда зовём друг друга по отчествам, то на оставшийся период велопохода я, с его легкой руки стал не Александровичем, а Александрионичем...

В целях экономии, хостелы в Европе не имеют ночного персонала, в вечернее и ночное время туда попадаешь по цифровому коду. Остается загадкой, как люди могут туда заселиться ночью?



Итог за день вело: 23км. На автобусе – ок.150 км. Пешком – ок.14 км.

#### **4-ый день. Начало перевала!**

Сегодня нам предстоит приблизиться к заветному Транфэгэрашскому перевалу и начать его покорение.

После пробуждения прием душа, завтрак – и в путь. На ресепшене я оставил заряжать мой Power Bank... который так и остался в этом хостеле... Теперь у меня есть своё имущество в Румынии (хаха).

На выезде из Сибиу стоял огромный торговый центр. Алексей сказал, что надо заехать и купить ему куртку (вместо оставленной в отеле Люблина). Подъехали. Через 15 минут он вышел и вынес... колбасу. Пояснил, что дождевых курток в продаже не было, но на манекене висел ВОТ ЭТОТ ОБЫКНОВЕННЫЙ ДОЖДЕВИК без ценника и, чтоб его не сочли кем-то, он прошел через кассу купив эту колбасу... А колбаса нам еще пригодится.

Солнце светило все ярче, мы выдвинулись, и первые километры шли по оживленной трассе. Затем свернули в направлении небольшого городка, в котором старинные дома каким-то неимоверно гармоничным образом смешивались с хрущевками постройки второй половины прошлого века. Коричневые таблички в городке указывали на многочисленные достопримечательности, но мы мчались в сторону заветного перевала. Уже дома я узнал, что городок называется Cisnădie и был основан в 1024-м году н.э.



В этот день мы увидели ~~еще~~ из фильма ~~Кустурицы~~ группу цыган, что-то чрезвычайно бурно обсуждавших; при этом все они орал одновременно, находясь на дороге, появившись непонятно откуда и не обращая на нас совершенно никакого внимания! Можно было спокойно снять видео, но здравый смысл не позволил мне этого сделать.. Оказалось, мы приближались к цыганской деревне. По улицам здесь расхаживали полные чернявые женщины в ярко красных юбках. А по дороге, в большей чем где либо пропорции к количеству автомашин, разъезжали телеги с разухабистыми кучерами. Здесь мы допустили досадный промах, предполагая что дальше таких деревень будет больше. И не сделали фотографий. Но таковых мы больше не встретили. Хорошо одетые дети среднего возраста попросили у нас деньги на еду, но были отправлены *встречать следующую велоколонну, которая едет в паре километров за нами.*



Проехали по трассе на восток в быстром темпе ровно 20 км. Затем - на юг на Трансфэгэраш. Мы свернули и приняли решение перед началом штурма пообедать на большой поляне с желтой мелкой травой, выеденной пасущимся скотом или/и выжженной ярким румынским солнцем. По окончании трапезы решили 5 минут поваляться на ковриках. Но пришло стадо овец, заботливо охраняемых сворой сторожевых собак странной породы и сопровождаемых группой ослов. Ослы были столь общительны, что сразу подошли к нам. И, будучи сразу не изгнанными, настойчиво наступали на наш лагерь.



Мы сделали со сторожевыми ослами несколько «селфи» и прогнали их, что заставило собак более тщательно «оцепить» вокруг нас охранный периметр и ждать ухода их подопечных из зоны опасности.

Послеобеденная усталость была снята, мы поехали.

Начались многочисленные Pensuine, что означает по-румынски гостиницы. Все говорило о приближении к туристическому району, но ни толп туристов, ни свойственной таким местам торговли не было. Последняя деревня с магазином, где мы закупились продуктами и отправились на штурм!



Здесь не обойтись без короткого описания:

Трансфэгэрашское шоссе — это горное шоссе в Южных Карпатах, соединяющее румынские области Валахию и Трансильванию и проходящее через горный массив Фэгэраш.

Наивысшей точки достигает на высоте 2034 метра. Шоссе было построено в 1970—1974 годах по приказу Николае Чаушеску для военных нужд. Строительство велось преимущественно силами и средствами Румынской армии. Причиной создания столь грандиозного проекта стало вторжение войск стран Варшавского договора в Чехословакию в 1968 году, и Чаушеску опасался подобных действий в отношении своего режима. Как и многие другие масштабные проекты, строительство Трансфэгэрашского шоссе потребовало огромных затрат: только динамита было потрачено порядка 6000 тонн. Не обошлось и без жертв — на строительстве дороги погибли около 40 человек. В 2009 году на этой дороге тестировали свои спорткары ведущие Top Gear, и Джереми Кларксон назвал её лучшей дорогой мира для езды на спортивных машинах.

Добавлю, что в наши дни Трансфэгэрашское шоссе не имеет никакого бытового и транспортного значения, но несет для румын все больший туристический смысл, привлекая в эту страну новых и новых авто- и вело-туристов, желающих этот перевал покорить. Петли и изгибы этого шоссе напоминают тело ядовитой змеи Гюрзы, готовящейся к нападению на свою жертву. А близость горы Молдовяну (2544м н.у.м.) — высшей точки Румынии и Карпат, делает прохождение перевала возможным менее 5-ти месяцев в году ввиду сложных погодных условий. К слову, лишь через 5 дней после нашего проезда перевал был завален снегом и, соответственно перекрыт для какого-либо транзита до следующего лета!

Начало подъема доставило истинное удовольствие: ведь полустепь сегодняшнего переезда сменилась настоящим горным лесом. Со всех сторон высились большие деревья, одетые в одежду самых разнообразных осенних цветов. Наряду с лиственными деревьями начали появляться хвойные. Качество дороги — отменное. Начались первые петли, уходящие иногда более чем на 180 градусов.



На удивление – в перевал ехалось легко. Помогала зрительная радость, доставляемая красотами леса. Но что удивительно – в этих местах мы ожидали увидеть многочисленные речки и ручьи – как это было бы у нас в Сибири в любое теплое время года. Но ничего не было... Дорога отошла от основного ручья-русла. А другой воды не наблюдалось. Постепенно вечер клонился к закату, и стало ясно, что пора искать привал. Кран с водой, вытекающей с горы и небольшой горизонтальный островок безопасности, определили для нас место стоянки.



Поход за дровами оказался не самым простым делом – шоссе строилось в сложных горных условиях и спуск или подъем с него требовал навыков альпинизма. Более легкие дрова нашлись за питьевой зоной льющейся воды. На эту конструкцию можно было легко залезть и попасть в бурелом, не переломав себе конечности.



Поднялись на 1070 м н.у.м. Чай, колбаса, сыр, хлеб. Спать! Завтра – самое интересное!

Итого за день – ок. 80 км.

#### **5-ый день. Штурм перевала.**

Ночь на этой высоте была на удивление теплой. Уже наметилась странная тенденция: каждая следующая ночь была теплее предыдущей. Будто дело было весной, а не осенью.

Сегодня предстоит с ходу без спусков пройти вертикальный подъем в 1000м.

Разведенный вчерашними остатками дров, костер грел горную воду. Но приехали Jandarmerie (полиция) и заставили нас костер потушить. На наши робкие возражения относительно размещения костровища в камнях они реагировали резко. Пришлось подчиниться стражам порядка. Жандармы уехали в том же направлении, откуда приехали. Видимо, кто-то настучал. Остатки завтрака были приготовлены на газе.

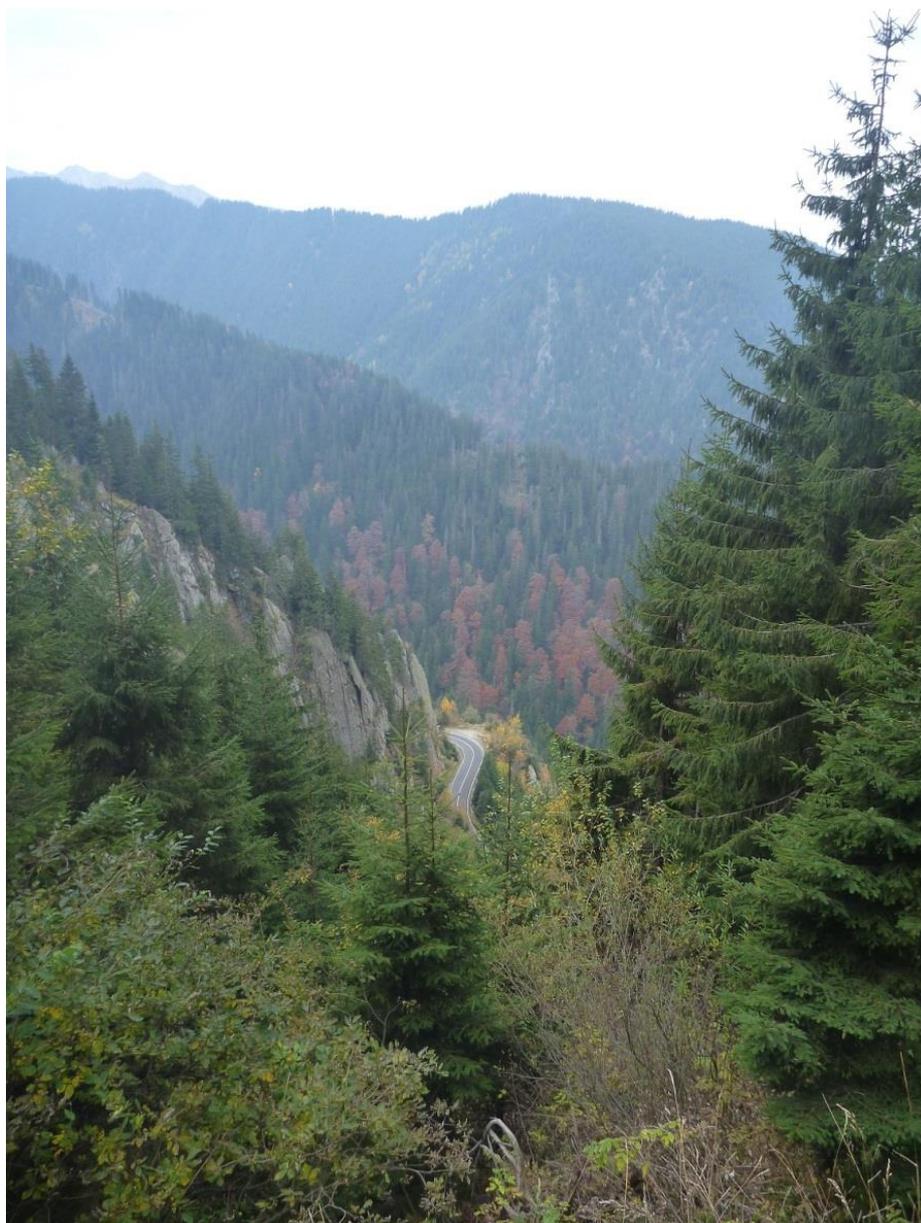
Погода вполне соответствовала тяжелому подъему. Было ок. 11 градусов тепла, несколько мешала облачность, скрывая перспективы открывающихся видов. А виды открывались крайне медленно: вокруг шоссе плотным ковром росли высокие деревья, по мере подъема переходя из леса смешанного в хвойный.



Вскоре появился первый типичный для таких мест пункт при перевальном придорожном сервисе: кафе, гостиница, торговля тематическими сувенирами. Я прикупил магнитики «трансфэгэрашской» тематики.



Отмечу, что поднимались мы с северной стороны, подъем с которой короче, но круче чем в обратном направлении. Машин становилось все больше. А, поскольку, двигались мы медленно, стало заметно что часть машин, обгонявших нас утром, возвращаются вниз. Значит мы на более интересной стороне горы.



Медленно въезжая в перевал, в голову идут разные мысли, и мозг делает какие-то обобщающие выводы. Мы были уже 6-ой день в Румынии и 5-ый день двигаемся, а за это время ни разу не встретили того радушия к «веломученикам», какое было у нас ранее в путешествиях как по России, так и за рубежом. Например, в Сербии+Боснии местные мужики радостно машут руками, что-то спрашивают, предлагают какую-то еду-питье усталым велопутешественникам. В Норвегии все улыбались и делали доброжелательные знаки руками, выражая готовность сразу пойти навстречу. В России, в глубинке, обязательно находятся какие-то люди, желающие подробно расспросить куда-откуда едем, сделать совместное фото на память, ночлег, «чем могу помочь?» и т.д. Здесь же я иногда начинал **верить в свою невидимость**: стоит у дороги некий румын, смотрит просто вдаль, мы проезжаем мимо, а он НИКАК НЕ РЕАГИРУЕТ, как будто нас нет! Ситуацию на трансэгрэшском шоссе немного сглаживали проезжающие мимо машины с нерумынскими номерами: сидящие в *этих машинах* люди уже выражали к нам всяческую доброжелательность! Преобладали немцы, венгры, англичане, поляки. Русских не было.



Примерно на высоте 1450 м горы стали «открываться». Появились речные долины, видимые высокие пики, «языки» и изгибы шоссе. По пути увидели свадебную фотосессию на фоне шоссе. Что ж, виды подходящие! Местами шоссе защищено маленькими тоннелями и «полками», закрывающими его от снега и/или лавин с высокой стороны. В шоссе многочисленные граффити-надписи «Bessarabia ye Romania». Что, по-видимому, означает наличие каких-то территориальных споров между Румынией и Молдовой. В этот момент я вспомнил вид румынской карты, где международные границы этой страны обозначены одним цветом, а границы с Молдовой (имеющей в своем составе историческую область Бессарабию) – другим цветом. Таким же образом, турецкая карта Турции (простите за банальность) имеет в своем составе Северный Кипр, а «албанская карта Албании» претендует на звание «Албании великой»(!), захватывая отдельной «линией желаний» территории Греции, Сербии, Черногории, Косово и Македонии.



Последние 400 метров подъема доставили истинное удовольствие: мозг был готов к трудностям, а пейзажи становились все краше. На одном из «карманов» останавливаемся для фотографирования. Прошу двух мотопутешественников из Испании (судя по номерам) сделать фото. Для завязки разговора уточняю: действительно ли они испанцы? На встречный вопрос, говорю, что мы из России. И не поясняя как именно приехали в Румынию, получаю удивленное и уважительное лицо: он решил, что мы из России на велосипедах приехали.



Так, незаметно, мы поднялись на вершину. Здесь, как во всех подобных местах, множество кафе, гостиницы, сувенирки. Мы обедаем сухим пайком, покупаем непонятные (и невкусные) сдобные закорючки загадочной формы. Заливаем термос кипятком в кафе и делаем несколько фото. Погода для сессии неудачная: низкие облака закрывают перспективу, а высота перевала исключает разноцветность леса наступившей здесь ранней осенью. На самом перевале находится горное озеро, где уже другая свадебная пара, ежась от горного ветра делает фотошедевры. Здесь заканчивается регион Трансильвания, по ту сторону перевала – столичный регион Мунтения. Мы утепляемся, понимая, что спуск будет весьма холодным.



А начался он (спуск) с 800-метрового тоннеля. Далее шли веселым серпантинном петли южного склона Южных Карпат, уводя нас с головокружительной скоростью от столь желанного перевала. Южный склон менее обжит. Здесь меньше гостиниц, кафе, смотровых площадок, проезжающих машин. Крутой спуск закончился безумно быстро. И сменился чередой небольших подъемов и новых спусков, т.к. предстояло еще проехать более 40 км в направлении течения горной реки.



В одном месте увидел лисú на дороге. «Патрикеевна» особо никуда не спешила, позволила себя сфотографировать и ушла в лес. Однако, у обочины под деревом вальяжно разлеглась, чему имеется фотодоказательство:



Плутовка имела богатый хвост и вообще выглядела ухоженно. Лисы, которых я встречал в наших лесах (и у автодорог), что обычно происходит в голодный год, выглядят хуже: у них усталый вид, худые бока, местами ободранная шесть.

Дорога продолжала петлять вдоль ручья-реки. И привела нас на аккуратную автостоянку со столиками и молельным домиком. Такие домики встречаются в Румынии повсеместно, хотя особой náбожности у этой нации мы не заметили.



Приготовили еду на газе, покололи сорванные ранее орехи, двинулись дальше. Вокруг дороги начался густой лес с толстым лиственным ковром. Порой казалось, что по лесу бегут большие животные, но это всего лишь усиливающийся ветер со звоном сыпал на «ковер» новую партию листьев. Я ехал и всматривался, надеялся еще раз увидеть лису.



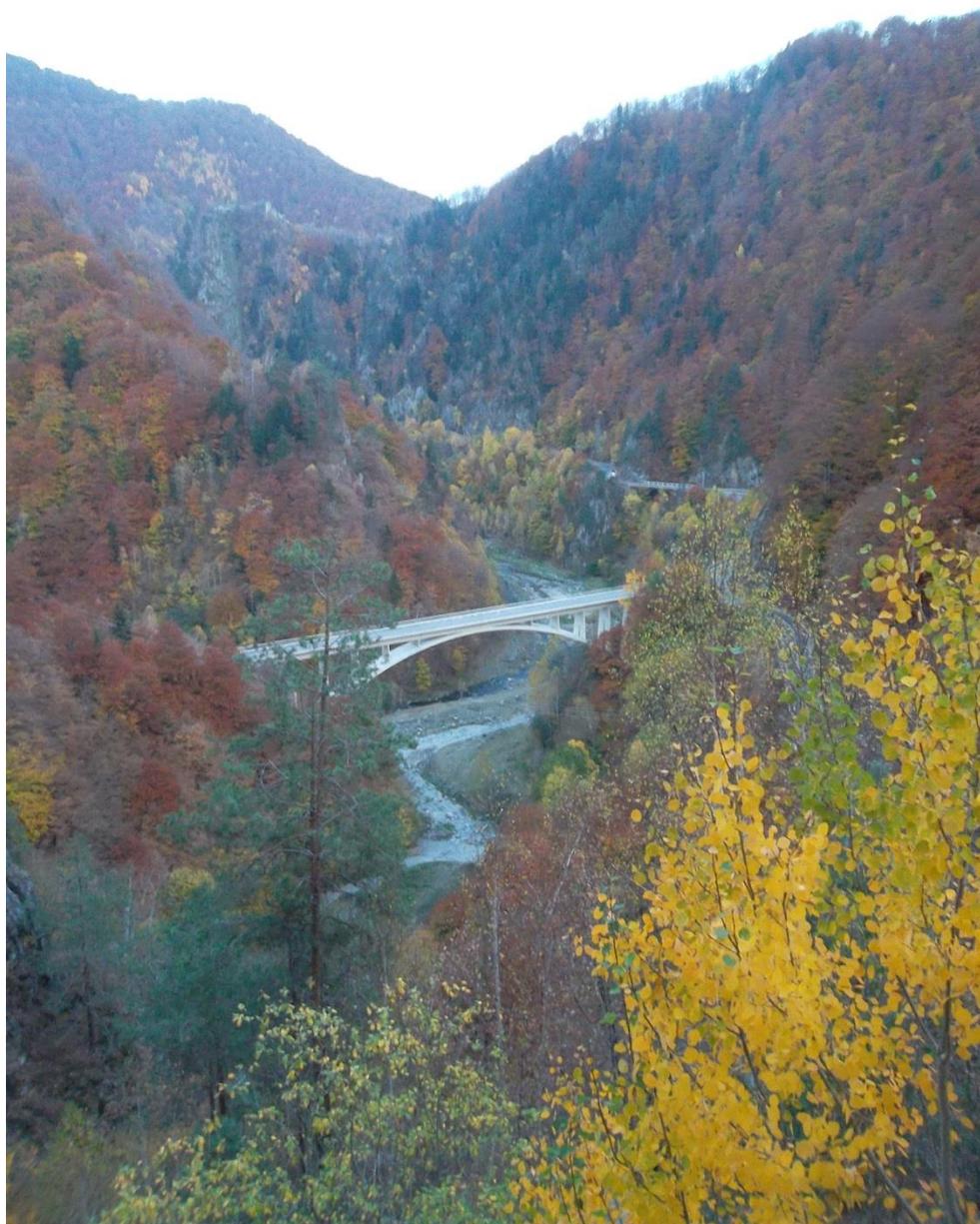
Начались серпантинные качели. Мы ехали вокруг искусственного озера Vidraru, еще не зная, что оно закончится огромной плотиной! А плотина и прочие гидротехнические сооружения этого места были достойны отдельной фотосессии!



Дорога вниз вела по прижимам и вдоль пропасти. Частично прижим прерывался, и движение продолжалось по огромным бетонным конструкциям, влитым в горный природный монолит.



Из соседних скал выходили огромные трубы, диаметром до 2-х метров, их чего мы и решили, что смысл этой плотины – в снабжении пресной водой лежащих ниже населенных пунктов.



Вскоре на пути встала табличка какого-то кемпинга с описанием цен и услуг. Конец сезона, никого, будка пустая. Полянка была действительно, интересная. Вдоль горы тѣк ручей. А сама гора вновь переливалась всеми красками осени. Огорчало лишь обилие бумажного мусора, хаотичного разбросанного ветром по всей поляне.



В этот вечер у теплого костра и в приятной компании мы зачем-то затронули тему политики. Это заставило Антона тут же бросить бесполезный разговор и пойти заниматься делом: он собрал и сжёг весь мусор в радиусе 50 метров от лагеря. Человечище!!

Всего за день – ок. 90 км, общий подъем ок. 2000 м.

### **6-ой день. На Бухарест!**

Ночь вновь очень теплая. Утром ждали, что могут нагрянуть хозяева «кемпинга» и потребовать с нас плату за установку палатки. Никто не приехал.

Мы решили до сбора лагеря проехать вдоль ущелья вверх по ручью. Через 500 метров дорога ухудшилась, мы оставили байки и дальше пошли пешком. Отсюда, глядя вверх, было хорошо видно некоторые участки дороги и оценить сложность их сооружения. Очень слабый автотрафик наталкивал на мысль о бесполезности их создания в относительно бедной по европейским меркам стране. Ну, значит это строилось для нас!



Дальнейший путь был ровный, продолжая движение вдоль уже менее извилистой речонки и деревень, всюду имеющих маленькие гостиницы и кемпинги для транзитных путешественников в горы хребта Фэгэраш. Мы не смогли проехать мимо грушевого дерева, количество плодов на котором делало его просто мутантом! Листья опали, а плоды затмевали небо небывалым урожаем! При близком рассмотрении обнаружили на нем еще и виноград. Он вился по груше вверх, с ближайшего виноградного корня, окружившего половину домохозяйства своими пожелтевшими побегами.



Поели, набрали груш на запас. Дорога шла все скучнее. Пришла мысль уехать отсюда общественным транспортом – справа от нас был автовокзал какого-то городка. Хотелось скорее увидеть Бухарест. Автобусы с городка ходили редко, и мы двинулись дальше, менее чем за час преодолев 25 км. Въехали в город Питешти (155 тыс.жит.) Прямоком на ж.д. вокзал.

Планы такие: приехать в Бухарест, быстро его осмотреть и двинуть в город Браила на северо-восток. На берег великой европейской реки Дунай.

Билеты нам продали со следующим ограничением: до Бухареста велосипеды были оплачены, а далее... нам предстояло как-то самим решить что с ними (велосипедами) делать в поезде.



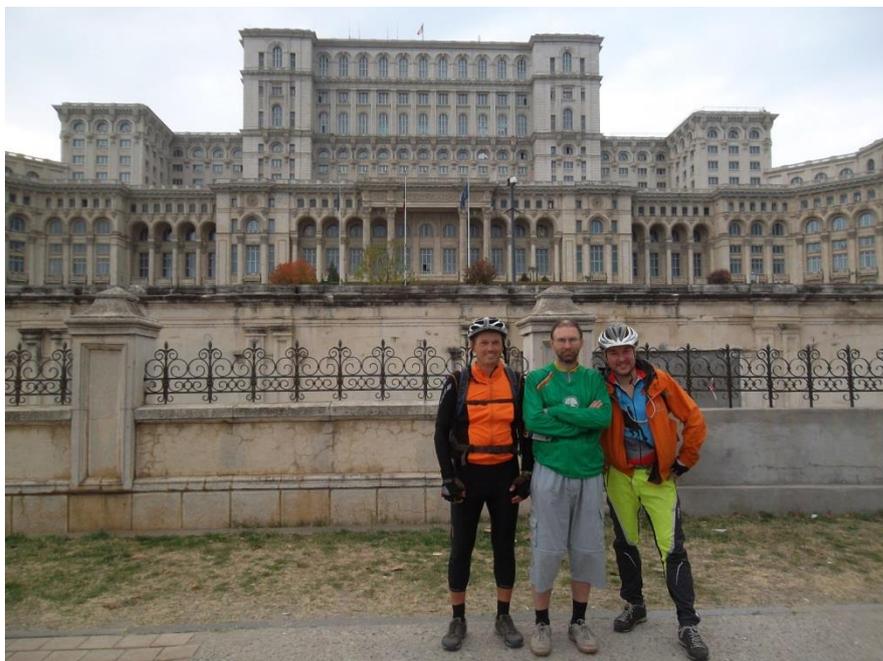
Дорога на поезде от Питешти до Бухареста – 130 км – крайне скучная, равнинная. Поспали, поели, поспали. За 10 км до города поезд сделал остановку, и я в окно заснял любопытную женскую группу цыган. Они сидели почти на рельсах и не обращали никакого внимания на поезд. Колоритно!



Наша пересадка в Бухаресте – 1ч35минут. В путеводителе мы прочитали про «туристическое кольцо» старого города. По нему мы и поехали. Город удивил своей пустотой для столицы. В памяти всплывал в несколько раз меньший и кипящий румынский город Клуж-Напока, после которого было ощущение правильности решения не торчать в Бухаресте, а покинуть его, лишь взглянув «одним глазком».



Архитектура прошлого в Бухаресте была как-то запущена, дома – грязные, на улицах – пьяные личности. Кроме этого, взор подтвердил мысль из путеводителя о городе, как о безобразном представителе смешения старой архитектуры с советскими точечными постройками. Мы быстро проехали до Парламента – крупнейшего после Пентагона административного здания в мире и поехали на вокзал... заблудившись в череде одинаковых улиц.



Спросив несколько раз о местонахождении вокзала, мы его нашли за 15 минут до отправления. Сняли передние колеса, занесли байки в вагон, перекрыв противоположный выход. Заняли сидячие места согласно билетам в купе. В Румынии кондуктор не проверяет наличие билетов на входе в вагон. А делает это после отправления состава. Именно это позволило нам беспрепятственно занести велосипеды в вагон. В купе с нами сидели еще 3 человека, все не улыбочивые. Кондуктор пришел шумный, властолюбивый. Спросил, чьи велосипеды, пояснил, что наше нахождение здесь с ними незаконно. Мы пытались объяснить, что заранее предупредили кассира на станции о наличии нами байков. И, что, при этом, нам билеты **БЫЛИ ПРОДАНЫ**. Не понимая по-английски, он попросил пассажира купе перевести еще раз нам требование. Что тот и сделал. Мы начали диалог на смеси разных языков, но в него неожиданно вмешался мужчина средних лет, также пассажир нашего купе. Он внезапно покраснел, и они начали разговор уже между собой и на повышенных тонах (...непереводимая игра слов из «Бриллиантовой руки»...). Сложности румынского языка нам недоступны. И, несмотря на наше шаткое положение в этом поезде, за ними было очень интересно наблюдать. Форма со звездочками делала кондуктора значимым в собственных глазах, но оппонент не сдавался. Кондуктор своим видом и поведением давал нам понять о четкости своих намерений в отношении нас. А мы с Алексеем сделали скромную попытку дать ему денег. На что наш новый румынский сосед по купе жестами показал: никаких денег не платите! Вывод мы сделали следующий: с нами в купе был человек, который, видимо, был оскорблен действиями и, возможно, руганью кондуктора в наш адрес. Он выступил против коррупции и тупости румынской железной дороги, не установившей четких правил провоза велосипедов и другой крупной дорожной клади. **Обиженный** униженный кондуктор больше не появлялся. Выходящие из нашего вагона пассажиры поезда проявляли снисходительность к нашим велосипедам: они просто переходили в соседний вагон чтобы выйти, не выражая никакого раздражения напрочь перекрытыми дверями. У нас в электричках дачники ведут себя по-другому...

Около 21:00 мы приехали в город Браила (180 тыс.жит.) Предстояла ночевка на берегу реки Дунай – давняя мечта Антона. Город встретил теплым вечерним воздухом и весельем. И если первое было объяснимо (мы приближались к морю), то танцы на вокзальном ресторане (свадьба) были для нас маленькой эмоциональной радостью. Я покружился на велосипеде под цыганскую музыку вокруг Антона снимающего видео, и мы поехали в сторону парома. По пути попали на длинную мощеную камнем много лет назад мостовую с заброшенными жилыми и нежилыми домами. Примечательно, что улица неплохо освещалась и выглядела бесплатной декорацией для съемок фильмов с действием в позапрошлом веке. Улица привела нас к паромной переправе. Там мы вновь в этот день столкнулись с румынским раздолбайством. Подъехали к очереди машин, ожидающих паром. И тут увидели странное движение. Стало ясно, что надо ехать на другую переправу, мол, паром приедет туда. Мы двинулись вслед за машинами, переправа была не далее чем в километре. Постояли-подождали и картина повторилась: оказывается, надо ехать обратно.

Паром перевез нас через Дунай (2 лея/чел. – примерно 32 руб.), и мы попали в приморский регион Румынии – Добруджа в поселок Smardan. Наши мнения разделились: Антон и Алексей были не против брать воду для приготовления пищи из Дуная. Мне же цвет дунайской воды напоминал родную «Абушку».

Инициатива наказуема - именно мне и пришлось искать чистую воду. На соседней пристани было небольшое кафе, уже закрытое, но с горящим светом внутри. А снаружи допивал очередное пиво местный алкоголик загульный детина. С его помощью я достучался до кафе, где без удовольствия, но наполнили наши емкости питьевой водой. 300 метров – и мы на берегу Дуная в прекрасной ивовой роще.



Огорчало обилие мусора по всей округе, часть которого – остатки от весеннего схода воды после половодья. Его здесь совсем не принято убирать?!

Костер, истории, ужин.

Итого за день – ок. 90 км. вело и ок. 250 км на поездах.

**7-ой день. Придунайская низменность.**

Теплейшая ночь.



Прогулялся по берегу Дуная, пофотографировал сказочные ивы, походившие на «Энтов из леса Фангорна», съездил в Smardap за новой партией пресной воды.



Дунай не отвечал нашим ожиданиям: вместо интенсивного корабельного движения, здесь плавали лишь паромы, перевозящие машины и сухогрузы с насыпными горами гравия/песка.

После неспешного завтрака, собрались ехать. Но Антон обнаружил у себя порыв покрышки. Запаски у нас не было, и я поехал в Браилу покупать замену. Соответственно, поехал и поплыл, т.к. Браила на другой стороне реки. Вновь паром.



Куда ехать? На пароме одна из автомобилисток – женщина – выглядела более модно, чем прочие. Это позволило мне считать ее англоговорящей. Так и оказалось, но повезло еще больше – ее муж – бывший молдаванин (если они бывают бывшие), поэтому знает русский язык. Он всю дорогу кому-то звонил, выясняя где я могу купить покрышки в воскресенье(!). Отмечу, что Румыния «унаследовала» эту странную для нас европейскую привычку не открывать магазины по воскресеньям. М-да, положение осложнялось... Молдаванин (да не обидятся остальные представители этой нации) долго мне объяснял, как проехать, рисовал схему, забывая некоторые слова на русском языке. Я его сердечно поблагодарил и поехал в указанном направлении. Подъезжая к нужному месту, я спросил идущего с двумя *велосипедами МТВ* парня, правильно ли я еду? Получил ответ, что в воскресенье НИЧЕГО НЕ РАБОТАЕТ, даже рынок. Я долго его пытал на предмет того, что же мне делать, куда ехать и, возможно он, вело-коллега, мне может чем-то помочь. Например, продать б/у покрышку сегодня, сейчас, ЗДЕСЬ! Но кроме предложения дожидаться понедельника ничего не услышал. Парень ушел, а я решил рынок-таки проверить. Рынок... РАБОТАЛ! Более того, на одном из самых видных мест, у дороги расположился уголок продавцов велопокрышек! Я выбрал между Цейлонским и Тайским производителем в пользу последнего и поехал на паром. Всё приключение вместе с паромом, грозившее затянуться на полтора дня, заняло не более 70 минут.



Антон к этому времени поменял местами заднюю рвущуюся покрышку с передней, уменьшив на нее нагрузку, т.к. особо не рассчитывал на покупку покрышки новой.

Мы двинулись в районе 13:15, импульсно решив отклониться от маршрута - сделать петлю и проехать вдоль Дуная на север, в противоположном нужному нам, направлении.



Вдоль всего Дуная в этом месте шла дамба, сдерживающая весенние потоки воды. За дамбой - кукурузные поля, поля злаковые, закрытые живыми изгородями виноградные и какие-то еще плантации. Дорога очень пыльная, но ровная. Заметили фисташковую рощу. Красивые ровные невысокие зеленые деревья, еще не вызревшие плоды.



Мы у города ГАЛАЦ в 10-ти километрах от границы с Молдовой и Украиной. Я высказал вслух мимолетное желание заехать в Молдову и переночевать там. Отметившись и в этой стране, на что получил справедливое порицание автора маршрута – Антона. Ибо – НЕФИГ уходить с маршрута! Дорога дальше шла по придунайской низменности, лишь изредка поднимаясь метров на 20-30 от горизонта. Поздний выезд, проехали мало, и к 16:30 все же решили перекусить. На пути были пруды с крытыми соломой беседками, к которым мы и спустились. Сильнейший ветер сдувал всё, но человеческий гений - опытный Алексей с горелкой и ветрозащитой - быстро победил.



Путь лежал через сельскую местность, незажиточные деревеньки. Бабки торговали самовязаными носками, вином, яблоками. Рядом стояла машина, торгующая картошкой. Я решил «поразнообразить» наш рацион и прикупить парочку картофелин. Но был одарен 4-мя штуками бесплатно, ввиду уважения к велопутешественникам (?) и скромности размеров желаемой покупки.

В следующей деревне надо было купить продукты на ужин и набрать воды. Женщина, узнав, что мы русские, выдала нам груш и грецких орехов, сказав что она тоже русская, но родилась уже в Румынии. На её

лице была искренняя радость. Я даже подумал, что мы первые русские, захавшие в её простой провинциальный магазин в этом ~~Богем забытом~~ уютном уголке Западной Европы.

День подарков закончился стоянкой у румынской часовни с прекрасной беседкой, краном с питьевой Священной(?) водой и стоянкой на берегу запруженного водоема.



Мы ужинали вареной картошкой, когда в темноте несколько раз к нам подъезжали машины, освещали нашу трапезу в беседке и уезжали. Видимо, местные проверяли сохранность святыни.

Итог дня – всего 42 км.

### **8-ой день. К морю!**

Утром к нам подошел старичок из ближайшего дома, что-то весело пощебетал и уехал на велосипеде. А мы решили полностью привести в должный вид беседку, воспользовавшись метелкой, полученной у его жены. Помыли, подмели, убрали мусор.

Предстоящий путь петлял по холмам высотой до 250м, то спускаясь на уровень моря, то вновь поднимаясь и делая езду приятной и разнообразной. Въехали в кемпинг для мотоциклистов, напротив которого – стильно оформленный колодец. В конце сезона – свои прелести – везде пусто и, поэтому, бесплатно. Жаль нам ехать дальше, уж больно место располагало провести здесь вечер!



По моим ожиданиям, приближение к Черному морю означало наличие на пути каких-то приморских деревьев, инжира. В общем, изменение приморской растительности в пользу бóльшей зелени и цвета. По факту, начали преобладать тополя, сменив яблони и грецкие орехи. Даа, вот это море с тополями... Будто бы из Сибири не уезжал... Ничего не имею против тополей, но не здесь же им расти, на столь южной от нас, широте!



Проехали гору, очень похожую на пирамиду, поговорили на тему её создания (людьми?) и въехали в город Babadag (10 тыс.жит.) Город – оплот цыганщины, но без национальных одежд. По улицам ходят цыганки, цыганские дети и прочий цыганский люд составляя если не половину населения, то уж точно – половину людей на улице. Выглядят они грязнее местных *обычных* жителей и абсолютно не фотогенично. Их дети ходят группами по 2-5 человек. В группе один всегда постарше, главный. Здесь мы решили пообедать и подзарядить телефоны в симпатичном ресторанчике. Как и ожидали, в этой глуши цены были невысоки. Огорчало, что вновь никто здесь не знает английский. Приличная еда, хороший Wi-Fi.



Выехали, супермаркет, закупка стандартного набора продуктов на вечер. Пока парни закупались, меня *атаковала* группа ~~детей~~ цыган, в количестве 2 чел. Старший выглядел странно: при возрасте от 13 до 16 у него были огромные бакенбарды. Он подошел на расстояние 3м, попросил денег. Я просьбу проигнорировал, к чему он был готов, он продолжал смотреть мне в глаза. Я смотрел в другую сторону и чистил цепь велосипеда. Так продолжалось пару минут, после чего он, как собачка, набравшаяся смелости, подошел чуть ближе и продолжил свой ~~ееане-гипноза~~-промысел. Всякий раз, когда кто-то из посетителей выходил из магазина, парнишка немного трусил и был готов к побегу. Минут через 5, ничего от меня не добившись, он сказал младшему что-то, означавшее, мол, «всё, уходим, бесполезно».

Заехали в небольшой перевал, начавшийся прямо в городе. На вершине по обеим сторонам росли виноградные плантации с уже убраным виноградом. Остановились и немного порвали несобранные остатки. Виноград сладкий, но мелкий – сорта винные. Виноград ассоциируется с теплом, с морем, это был приятный знак!

По пути проехали центр обучения военных собак румынской армии и с небольшой горки на хорошей скорости спустились в деревню Журиловка. На въезде в этот населенный пункт название дублировалось на русском, румынском и английском языках! Журиловка – это крупнейшее поселение русских старовёров, сбежавших в Румынию в разные времена последних 2—3-х веков от различных церковных бесчинств. Себя они называют не русскими, а липованами.

Солнце садилось на глазах, и мы сразу поехали на пристань. Нашей целью было преодолеть на водном транспорте 13 км участок морской заводи, отделяющей берег Румынии в этой части от румынской песчаной косы, проходящей непосредственно по побережью Черного моря.



На пристани висело расписание движения малых судов, доставлявших туристов в курортное местечко Gura Portitei. Но последнее судно по расписанию туда ходит в конце сентября. На пристани находился мужчина средних лет. На мой вопрос он ответил на ломаном русском, что сейчас не уехать, т.к. не сезон, а он вовсе не русский, а липованин. Слово за слово и вот он нам рассказывает, что дешевле чем за 70 Евро/лодка никто нас не повезёт. Он же договорился с молодым парнем, который очень быстро приехал на машине, и мы погрузились в катер. Это была крупнейшая одновременная трата в нашем путешествии. Холодный ветер продирает до костей, но мы ехали К МОРЮ! Получилось!



По приезду на морскую косу почти совсем стемнело. Мы расплатились и ~~поехали~~ поехали пошли искать место для лагеря. Расположились на пляже, в 15-ти метрах от небольших волн. Пляж у берега в этом месте был полностью ракушечный. Красивые живые ракушки размером от 3-х до 8-ми сантиметров в диаметре лежали на берегу огромными кучами!



Те самые ракушки, которые сейчас являются лучшим бесплатным сувениром, но которые все сложнее найти на российском Черном море ввиду бешеного потока отдыхающих. За разговорами у моря и костра, я вдруг решил не залезать в тесную палатку, а заночевать в спальнике и на коврике на пляже. Здесь нет деревьев, а значит, нет и собак, т.е., спать вне палатки безопасно. Луна хорошо освещала пляж, отражаясь в глубоких волнах моря...

Итог дня – ок. 100 км на вело и 13 км по воде.

### **9-ый день. Движение по приморскому песку.**

Я ожидал, что ночь будет теплее. Не замерз, но пришлось полностью залезть в спальный мешок. Мой коврик хоть и лежал на песке, но имел непонятные неровности. Только утром я обнаружил под ним 2 большие ракушки, до которых я «докопался», крутясь ночью.

Начинался прекрасный день на море! Первые лучи солнца резко прогревали воздух.

Мы пошли на благоустроенную часть пляжа посмотреть при свете дня местность. Территория состояла из административных зданий в 1-2 этажа с маленькой пляжной гостиницей в один этаж и неблагоустроенными двухместными маленькими норками - бунгало. На пляже – соломенные зонтики, волейбольная площадка, бар. Естественно, кроме нас и сезонных рабочих – никого.



Огорчало отсутствие деревьев, лишь у административных зданий росли маленькие деревца айв́и. Попробовали – та еще ерунда... Фото на пляже в шапках и – на завтрак.



Постепенно мы начали раздеваться, оставшись в одном белье к моменту готовности завтрака. Алексей даже искупался.



Ехать по песку было невозможно, несмотря на колею, оставленную то ли внедорожником, то ли квадроциклом. Поехали прямо по берегу, по волнам. Так я еще не ездил! Песок здесь твердый, но ехать все равно трудно, но... обалденно заманчиво – море! Быстро промокли ноги. Мы искупались – залезли и вылезли – вода холодная. Отметим.



Местами ехали по мелким ракушкам. Местами – по мертвым бесформенным медузам, выброшенным на берег.



Здесь случилось 2 прокола – ракушки острые. Через 8 км – на берегу – большой, но разрушенный дом. Далее через пару км – еще один анклав, в котором живут два старичка. Мы подошли, спросить есть ли другая дорога на юг, не по пляжу. Старички, узнав, что видят русских, сказали что-то типа «Здравствуете Советские человеки!» Других русских слов они не помнили. На пальцах объяснили нам, что другой дороги нет. Нам пришлось продолжить путь по пляжу. Проехав 15 км по воде и потратив на это 3 часа, мы нашли дорогу по песку с другой стороны косы. Здесь временно жил и охранял какую-то рухлядь еще один липованин, морской рыбак в прошлом.



Ехать стало проще, не было воды, но временами приходилось слезать с велосипеда. Колеса зарывались в песок. Лежащий по другую сторону косы от моря водоем представлял собой большое озеро Lacul Sinoe. Озеро наполнялось морской водой через 2 узких «голышка». Проезд по одному такому «горлышку» – это рыболовная конструкция с узкими рельсами, позволяющая двигаться по рельсам на лебедке и ставить/вытаскивать рыболовную сеть.



По рельсам можно пройти, с небольшим трудом пронести велосипед, но невозможно проехать на машине. Следующие 20 км мы ехали по песчаной дороге.



Временами шли, т.к. ехать невозможно. Начались проколы... Один за одним. Мелкие колючки застревали в покрышках. Уже в полной темноте мы приехали на развилку у деревни, где пришлось еще 3 км проехать по песку, чтоб вновь встать на море. Начался сильный ветер. Волны. Мы приготовили суп из морской воды (интересный опыт!) Я опять решил спать вне палатки. Зря...



Итог: за день: 40 км

### 10-ый день. Транзиты.

Всю ночь был сильнейший ветер. Песок летел со всех сторон. В спальный мешок я залез целиком.

Мы с трудом собрались, помогая друг другу упаковывать вещи, сдуваемые этим суховеем.



Вскоре на пути возник поселок Ваду (Vadu). На въезде высились какие-то крупные недостроенные или заброшенные предприятия. Если мне в том момент позвонили, я б так и ответил на вопрос «где я?»: «Я в аду». Облачная погода усиливала ощущение декораций к фильму «Безумный Макс»: здесь можно снимать такие фильмы! Поселок быстро закончился. Дальше дорога привела нас к нефтеперерабатывающему заводу «Rompetrol». Мы уже проехали более 70 км вдоль румынского морского берега, но пляжная зона так и не началась! Зачем же они понастроили заводов на морском побережье??

И только после завода началась цивилизация с обилием отелей и летних развлечений: зона Navodari переходила в Mamaia-Sat и далее – в город-курорт Констанца. Страшный ветер продолжался, а мы поочередно прокалывали колеса...



В крупнейший город румынского Черноморья – Констанцу - мы заскочили без остановок и поехали на ж/д вокзал. План был следующий: доехать до города Брашов на поезде, проехаться по его основным достопримечательностям на велосипедах. И уже ночным поездом уехать до города Бистрица.

На вокзале я сфотографировался с пожилым ковбоем, выбивавшимся своей внешностью из основной массы людей.



У всех нас троих – подпускает по колесу. Это результат проезда по прибрежной зоне, покрытой колючками. Подкачиваем колёса.

Возникли сложности при объяснении нашего маршрута кассирше. Она не могла взять в толк, зачем нужно пробыть несколько часов в Брашове, чтоб потом ехать дальше в Бистрицу. Помогли нам две украинские

студентки, также покапавшие билеты. Они знали русский и румынский. Они же сообщили, что в Румынии студентам на 100% бесплатный проезд в поездах.

В поезде решаем воспользоваться свободным временем и поменять камеры в покрышках. Напротив зоны перевозки велосипедов находятся два откидных места. На них сидят пассажиры, лицом к велосипедам. Занимаемся велоремонтом на глазах у «публики». Алексей меняет камеру раз, накачивает и обнаруживает новый прокол, меняет второй раз – та же картина. С третьего раза, вроде получилось. Меняю камеру я, обнаруживает новый прокол Антон и также меняет камеру...

В Бухаресте у нас 15-ти минутная пересадка на другой поезд Бухарест – Брашов. Снимаем передние колеса и крылья. Протискиваем велы в тамбур, загораживаем противоположный выход из вагона. При погрузке нам сразу начинает советовать какой-то «хелпер», мол, так перевозить нельзя... Сами знаем. Кондуктор, не в пример прежним, вежливо намекает на необходимость оплаты мзды за отсутствие велобилетов. Мы предлагаем по 30лей/велосипед, он с улыбкой соглашается.



На этом участке пути поезд проходит с юга на север пересекая Южные Карпаты. То есть, едем параллельно нашему пути по Трансфэгрэшскому шоссе, всего в 70 км от него. За окном – снег, слякоть! На перевале около 10 см снега навалило (!) А ведь менее недели назад мы были здесь и ехали в шортах! Значит мы «заскочили в последний вагон», т.е. сегодня уже перевал и тоннель завалены снегом и закрыты для проезда!

Город Брашов – одна из архитектурных жемчужин Румынии. Вокзал же предстал перед нами в странном обличье: множество непонятных цыган, отсутствие полиции, мусор на полу... Здесь я сразу обнаружил новый прокол. Пришлось менять камеру прямо на вокзале. Выехали в исторический центр в девятом часу вечера (наш следующий поезд – в 23:58). Алексей не проехал и пары километров, как обнаружил новый прокол... Сегодня все рекорды побиты. Столько проколов ни один учебник не объяснит. Что ж, меняем камеру под дождём.



Основные достопримечательности Брашова – это Екатерининские ворота, площадь Council, узкая улица, синагога Neologa, замки на холмах. Ночью в замки мы не поехали, остальное же посмотрели вполне успешно, благо – все расположено в «старом городе». Не знаю почему, но я обожаю эти исторические «пряничные» домики, возраст которых исчисляется веками. Особая атмосфера таких мест дарит душевный покой и в то же время, питает энергий путешественника, дающей посыл к новым приключениям!...

Замечено было присутствие Дракулы (ха-ха) – как-никак Брашов – его родина и главный город Трансильвании.



Итог за день: 60 км, и более 250км на поездах.

День 11-ый. Последний велодень.

На поезд мы сели вовремя. Маршрут Брашов – Бистрица, в пути ок.6 часов. Для нас опять осталось загадкой, почему нам в него не продали билеты для велосипедов при наличии спецвагона. В него мы их успешно и погрузили. Крайне неудобные сиденья не располагали к хорошему сну. План ехать на маршрут сразу по выходу из поезда рушился из-за тяжелой ночи. Мы «загуглили» крупнейшую реку городка с одноименным названием и поехали к ней. Берег располагал к отдыху, мощные плакучие ивы опустили свои ветки к самой земле, образуя замысловатые «комнаты», закрывающие от посторонних глаз наш лагерь.



Палатку мы не поставили, нам хватило спальников и ковриков, благо утро не было морозным. Три с половиной часа - и мы «в форме». Антон утром поехал в ближайший спортивный магазин прикупить пару запасных велокамер.

Мы же с Алексеем наблюдали, как мимо нас проходили и гуляли местные жители. Ввиду ранее описанной мною особенности румынского народа, наше присутствие ни у кого не вызывало каких-то видимых эмоций: нас просто не замечали. Хотя, стоит сказать: в это утро мы выглядели «не очень»: три человека, спящие на улице без палатки, раскиданные рюкзаки и выдавшие виды велосипеда могли навеять не очень хорошие ассоциации...

Мы возвращались на точку старта. Погода понемногу портилась, и день выдался самый холодный за все время нашего путешествия – ок. 10 градусов в полдень. Город Бистрица довольно быстро закончился. Небольшой затяжной подъем перешел в последний серпантин, подаривший нам красивые Карпатские виды снежных вершин в двух направлениях. Да, действительно, мы «заскочили в последний вагон» в этом путешествии, ежедневно получая дневное теплое солнце и минуя осенние карпатские снега.



Румыния готовилась к зиме. Жители придорожных деревень убирали последнюю траву с участков, мели листья, продавали яблоки, груши, орехи. Трактора собирали оставшуюся кукурузу. В это время года на деревенской улице после 6-ти вечера никого уже не встретишь. Незаметно мы подъехали к точке старта; последние 3 километра ехали под морозящим дождиком, столь редким в этой стране в осеннее время. Вспоминая жалкие румынские речки, высушенные соответствующей погодой, я даже пожалел, что ни разу не

пришлось проехать в этом путешествии под дождем.... Но шальная мысль улетела с порывом холодного ветра. Вот же глупости... Это просто грусть от окончания путешествия!

Итог дня – 65 км.

### **Дорога домой. 25 часов в машине.**

Утром сборы затянулись. Уезжать хотелось и не хотелось. Антон набрал мешок орехов, росших везде вокруг кемпинга, а я нашел бесхозное грушевое дерево и собрал немного груш сорта «Конференс».

На румынско-венгерской границе мы застряли более чем на 40 минут без видимых причин. Заложником ситуации также был русскоговорящий парень из Украины, подсказавший нам о взятках в этом месте, помогающих пересечь границу быстро. Румыны и венгры работают через одно окно: отдаешь паспорт и получаешь сразу два штампа – о выезде и въезде.

Венгрию и Словакию проехали без единой остановки.

Дорога по Польше ночью была удобна отсутствием трафика, но удивила извилистостью пути. Видимо, навигатор по-разному рассчитал путь «туда» и «обратно». С первыми лучами позднего осеннего солнца мы въехали в Литву. Решено было позавтракать в этой стране, как и на пути «туда». Придорожное кафе у города Каунас медленно просыпалось, где мы были единственными гостями этим утром.

Следующие 150 км до Риги ехали медленно; чувствовалось приближение к большому по местным меркам городу и переход из классической сельской местности в урбанистическую.

Рига для нас открылась как жемчужина Прибалтики!



По мере въезда в исторический центр, старые улицы и мостовые открывались нам в подобию фильмов о Гарри Поттере и Шерлоке Холмсе. Повсюду дома переходили в готические высокие соборы. Мы быстро

нашли забронированный и оплаченный заранее хостел «Amalienhof». Сотрудник ресепшена у нас на глазах на английском объяснял правила проживания какой-то гостье. Эта картина была достойна видеосъемки: если не знать предысторию, то можно подумать, что беседуют два кандидата наук, не видевшие друг друга несколько лет, но ежедневно общающиеся в сети по интересующей научной теме. Эмоциональность его просто поражала. После закрытых румын, он казался нам инопланетянином в этой стране, из-за постоянного низкого неба казавшейся также скромной и необщительной. В 12-ти местной «дормитории» помимо нас ночевала лишь австралийка, путешествующая на Ситроене с английскими номерами. Хостел располагался в старинном двухэтажном здании. «Икеевская» мебель и простота общих зон компенсировались здесь огромной зоной «патио» на крыше и стилем «лофт» внутри каждой из комнат. Вход же на крышу был доступен через маленькую дверь размером с Карлссонову в известной шведской сказке. Бесперывный мелкий дождь не располагал к посиделкам, но позволял сделать фотографии.



В Риге полно сувенирных магазинов, названных здесь «Рижский бальзам». За три часа мы с Алексеем обошли старый центр несколько раз, осмотрев основные древние «вехи» города. Здесь, действительно, снимали одну из частей «Шерлока Холмса» с Ливановым и Соломиным. Впереди нас ждал ужин, сопровождаемый интересными рассказами брата Антона, родившегося и прожившим всю жизнь в этом советском европейском городе.

### **Дорога домой – день последний.**

В пути мы видели на дороге снег, небольшой гололед. Транзит шел через еще одну страну – Эстонию, 25 км которой мы пересекли и въехали в Россию без задержек.

Ровно за 2 часа до вылета меня привезли в аэропорт, помогли погрузить вещи и проводили на рейс. Вещей было много, хотя я особо ничего не прикупал в поездке. Но накопилось понемногу: ракушки, «трофейные» румынские орехи, тарелки с разных стран и прочая мелочевка увеличила вес моей ручной клади.



Оба самолета были полны – я вылетал домой в воскресенье.

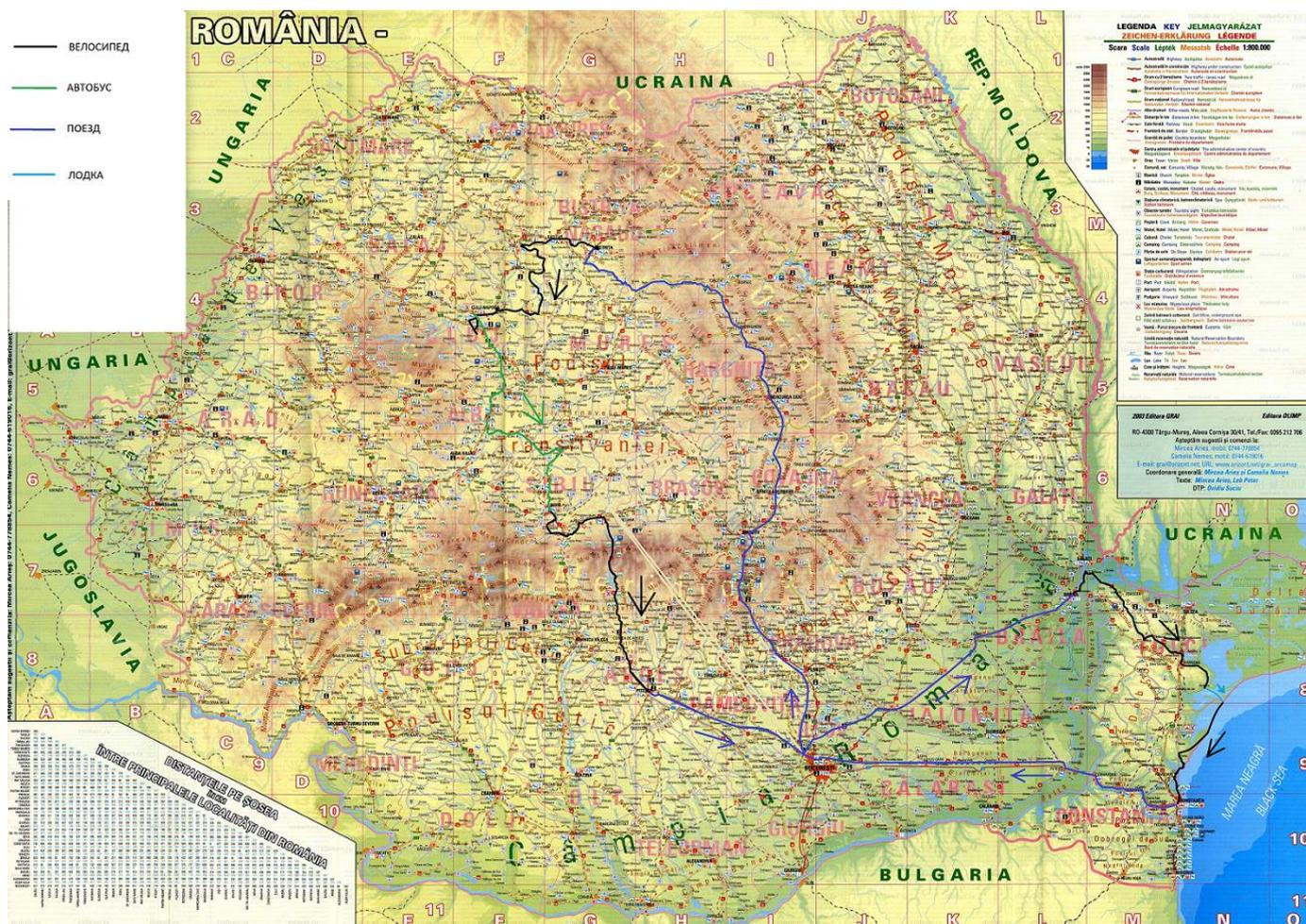
Велосипед прилетел домой в целости. Огорчил наш аэропорт, выгружающий крупногабарит в общий багажный турникет: если не принять его сразу у ленты, то неизвестно как он «упадет» с лотка.

### **ВЫВОДЫ.**

Данную поездку я бы охарактеризовал как комбинированное путешествие по нетуристической Европе.

Румыния оставила смешанные впечатления: она, как-будто не определилась что выбрать: западное развитие с присущим и необходимым ему порядком, либо восточный хаос. Вектор движения по Румынии с запада на восток четко повторяет вектор экономики и развития этой территории: чем восточнее – тем более дико.

Страна весьма удобная и безопасная для велопутешествия: палатки можно ставить везде, и это безопасно. Водители машин очень уважительно относятся к велосипедистам. Цены сравнимы с нашими, но продукты – гораздо качественнее.



Хочу ли я сюда вернуться? Большой вопрос. Скорее НЕТ, чем ДА. Не хватило приветливости местных.

Но я очень рад, что все это увидел – в этом у меня нет сомнений!

Мы много проехали на машине и на велосипедах, проплыли на катере ок.15 км, проехали на поездах ок. 800км по Румынии, и на автобусе более 150 км.

Мой велосипед вез меня, летал на самолетах, плавал на катере по Черному морю, ездил в разных поездах, на автобусе, «наблюдал» с крыши автомобиля дороги 7-ми европейских стран.

Спасибо тем, кто меня ждал дома, кто знал об этом путешествии и интересовался им, а также тем, кто заранее выражал искреннее желание прочитать настоящий отчёт!

Когда же новое путешествие?