

По цветным озёрам Лужицы.

Рассказ о трёхдневном велопоходе в край озёр, лесов, барханов и буроугольных карьеров, на границе Бранденбурга, Саксонии и Польши, где лужичане слогали легенды о змеях и подземных богатствах.

Дмитрий Иносов
vosoni@gmail.com

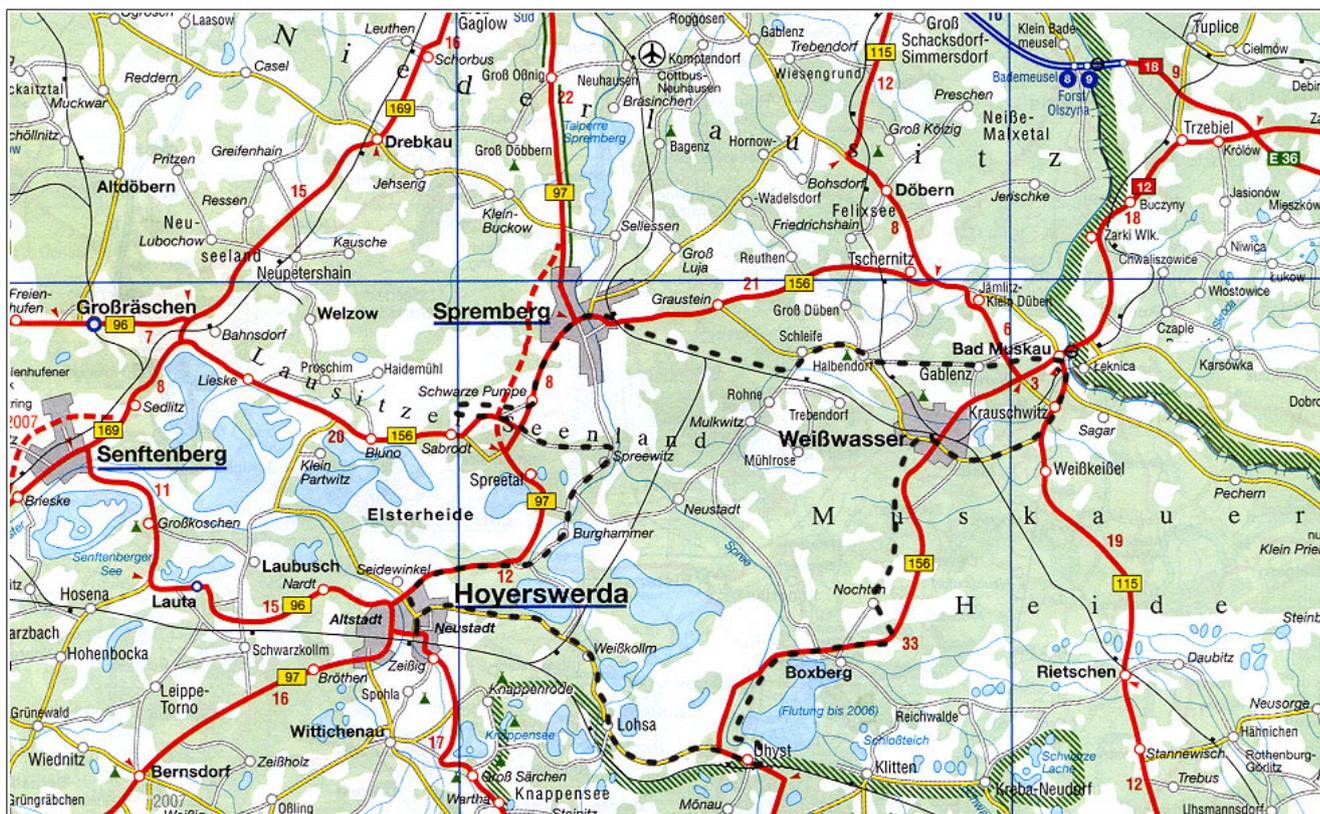
3–5 июня 2006

Нитка маршрута

г. Дрезден – г. Хойерсверда (Hoyerswerda, Wojerecy) – оз. Шайбесе (Scheibesee) – с. Вайскольм (Weißkollm) – с. Лоза (Lohsa, Łaz) – Ратценские пруды (Ratzener Teiche) – с. Липпен (Lippen) – с. Дрена (Drehna) – с. Ухист (Uhyst, Dolni Wujězd), дворцовый парк – велодорожка вдоль р. Шпрее в объезд затопленного карьера Бэрвальде (Bärwalder See) – с. Бэрвальде (Bärwalde) – с. Шпрей (Sprey, Sprjowje), деревянная церковь – Боксберг (Boxberg, Hamor) – Нохтен (Nochten), парк ледниковых валунов – велодорожка по периметру карьера Нохтен (Hermannsdorfer Radweg) – хижина из корней возле песчаных дюн – бывший охотничий замок – г. Вайсвассер (Weißwasser, Bělá Woda) – лесная узкоколейка на паровозной тяге – разноцветные лесные озёра – с. Краушвиц (Krauschwitz) – польская граница, р. Нейсе (Neiße) – Бад Мускау (Bad Muskau, Mużakow), ландшафтный парк (Fürst Pückler Park), дворец – с. Габленц (Gablenz, Jabłońz) – с. Кромлау (Kromlau), парк рододендронов – лягушачья велодорожка (Frosch-Radweg) – с. Шляйфе (Schleife, Slepó), старославянская лужицкая церковь – грунтовка вдоль ж/д – г. Шпремберг (Spremberg, Grodk), парк, дворец, ратуша, башня Бисмарка – с. Тешниц (Teschnitz) – с. Пульсберг (Pulsberg) – велодорожка по угольным месторождениям (Bergbautour) – буроугольный карьер Вельцов Юг (Welzow Süd), погрузочная станция, панорама карьера (радиально) – с. Обертраттендорф (Obertrattendorf) – велодорожка вдоль р. Шпрее – с. Траттендорф – с. Шпревитц (Spreewitz, Śprjeczy) – с. Бургхаммер (Burghammer, Borkhamor) – лягушачья велодорожка (Frosch-Radweg) – оз. Шайбесе (Scheibesee) – г. Хойерсверда (Hoyerswerda, Wojerecy) – г. Дрезден

Общая протяжённость маршрута: 260 км

Общее ходовое время: 18 часов



Čłowjek je dwójny, tež sam sebi. Tysacy słowow sym kaž pačerki stykať na swoje lěta a na kóncu spóznať, zo ani jednoho słowa njeje, kotrež by jeho w čěle a duši we wšěj wěrnosci wěrnje pomjenowalo.

Человек двояк, даже для самого себя. Я нанизал тысячи слов на бечеву лет, чтобы в конце понять, что нет такого слова, которое телом и душой перенесло бы его к правде.

Jurij Brězan (1916–2006)

Историко-географическая справка

Лужица (Лаузиц, Lausitz, Lusatia, Łužica) – историко-географическая область между Эльбой (Лабой) и Одером (Одрой) в восточной Германии. С XV века она делится на Нижнюю (Dolnja Łužica, Niederlausitz) – на севере и Верхнюю (Hornja Łužica, Oberlausitz) – на юге. До X века эту область населяли полабские славяне: лужичане (лужицкие сербы, сорбы, венды) – на севере (с центром в современном Котбусе) и мильчане – на юге (с центром в Будишине, современном Баутцене). В X веке Лужица завоёвывается германскими феодалами и с XI по XIV век принадлежит поочередно Майсенскому маркграфству, Польше, Чехии, Бранденбургу, с 1526 г. – Габсбургской монархии, с 1635 г. – Саксонским курфюрстам, с 1815 г. – поделена между Пруссией (Нижняя Лужица и часть Верхней с городом Гёрлиц) и Саксонией (часть Верхней лужицы с городом Баутцен), после 1949 г. перешла к ГДР, а затем к объединённой Германии. При такой пёстрой истории не удивительно, что и теперь большинство городов и посёлков этого региона сохранили двойные названия – немецкие и серболужицкие, иногда с польскими и чешскими корнями.

Сейчас в Германии около 100 тыс. лужицких сербов (они называют себя Scrbja, Serby, а по-немецки – Sorben, Wenden), многие из которых несмотря на многие годы притеснений и преследований считают серболужицкий язык родным, бережно сохраняют национальную культуру, собирают и переводят на немецкий древние народные поверья, сказки. В начале 2006 года вышла в свет книга лужицких сказок, переведенная на немецкий язык сорбским писателем Юрием Брецаном (Jurij Brězan), которому 9 июня исполнилось бы 90 лет. По словам писателя, ещё до недавнего времени Лужица оставалась для немцев чем-то чужим, её называли «Вендской Турцией» (Wendische Türkei), а сорбская речь воспринималась крайне агрессивно. До дня своей смерти 12 марта 2006 г. Юрий Брецан прожил в селе Horni Hajnk (Dreihäuser) в округе Каменц.

Испытания выпали на долю не только сорбского народа, но и их земли. Как оказалось, большая территория Лужицы лежит на мощных третичных бурогольных пластах. Начиная с середины XIX века, сорбская земля покрылась десятками крупных и мелких карьеров, заметно изменивших рельеф и гидрографию бассейнов рек Шпрее и Шварце-Эльстер, десятки сёл были переселены и стёрты с лица земли. Сейчас многие из закрытых карьеров рекультивируются, то есть либо засыпаются пустой (вскрышной) породой с действующих карьеров и засаживаются лесом, либо затапливаются. Затопление требует создания сложнейших гидросооружений, так как водотока нескольких небольших рек не хватает для быстрого наполнения водой гигантских карьеров. По берегам затапливаемых выработок часто возводят группы ветровых электростанций («ветровые фермы»), которые закачивают дополнительно воду из скважин, а после затопления включаются в общую электросеть страны. Процесс затопления при этом занимает несколько лет, а полный процесс рекультивации – десятки лет. Образовавшиеся озёра обычно имеют неправильную форму с изрезанными берегами и недоступными для человека островами, на которых охотно гнездятся водоплавающие птицы. Самым ярким примером такого озера является аккумулирующий бассейн Нимч (Niemtsch) возле Зенфтенберга, теперь более известный как [Зенфтенбергское озеро](#) (Senftenberger See) площадью 1250 га – один из первых карьеров, открытый с 1850 г. Рекультивационные работы были начаты в 1972 г. Заболоченный остров в центре озера площадью 300 га теперь объявлен орнитологическим заповедником, а на внешнем периметре озера открыто 6 км пляжей. Залесённые территории на рекультивируемых карьерах представляют



Рекультивируемая территория заброшенного карьера Кластербрау возле Зенфтенберга, октябрь 2005. Посадки молодых деревьев с трудом выживают на скудной каменистой почве. Когда-то здесь будут лес и озера, а сейчас – голая степь. Ветровые электростанции на бесплодных серых холмах закачивают воду в будущие искусственные озера. Средства на восстановление природы бывших карьеров частично дает и туризм. Если у Вас есть деньги и время, к Вашим услугам многочисленные экскурсии с названиями типа «За один день по Земле, Луне и Марсу». Но гораздо интереснее колесить по бесконечной пустыне из серо-желтых холмов и высыхающих кленовых посадок на велосипеде.



Панорама Зенфтенбергского озера со смотровой вышки на южном берегу.

собой десятки квадратных километров молодого леса, кое-как приживающегося на неплодородной засушливой почве, где можно легко встретить зайцев и косуль, водятся также кабаны, лисы, а в 2003 году сюда вернулись и волки, которых не видели во всей Германии с 1904 года. Найдётся здесь много интересного и для орнитологов. Природа шаг за шагом входит в свои права несмотря на то, что добыча бурого угля в регионе не прекращена. Несколько крупных карьеров (Meuro, Greifenhain, Seese-Ost, Welzow-Süd, Cottbus-Nord, Jänschwalde, Nochten, Reichwalde) остаются действующими, правда сейчас рекультивация в них проводится в том же темпе, что и разработка новых территорий.

Геологию и рельеф региона определило в большой мере то, что в ледниковый период по этой территории проходили две ложбины ледникового стока – одна (Lausitzer Urstromtal) вдоль современной долины Шварце-Эльстер (в неё попадают города Хойерсверда, Зенфтенберг, Бад Либенверда), а вторая (Baruther Urstromtal) – вдоль современной долины Шпрее (Форст – Коттбус – Люббон). Эти прареки позднего плейстоцена оставили после себя мощные отложения мелкого песка, на которых местами обазовались дюны, в частности к востоку от Хойерсверды (район карьера Нохтен). Между двумя долинами прарек находится складчатый Нижнелужицкий пограничный вал (Niederlausitzer Grenzwall), с высотами на 50–100 метров выше, чем в долинах. Это типичный конечно-моренный рельеф – пологая, слегка волнистая поверхность, с множеством гряд и западин, часто занятых болотами или озёрами. Такой складчатый рельеф между городами Вайсвассер и Бад Мускау был объявлен в 2003 году национальным геопарком (*Muskauer Faltenbogen*).

Морены сложены обломками горных пород (моренной глиной, галькой, валунами), накопленными ледниками при их движении и оставленными после их отступления. Эти ледниковые отложения покрывают буроугольные пласты слоем в 30–100 метров, то есть при разработке карьеров огромное количество песков и валунной глины уходит в отвалы пустой породы. При этом местами на поверхности оказываются незакреплённые наносные пески, образуя новые подвижные дюны. Ледниковые (эратические, то есть блуждающие) валуны, которые находят в моренах, как правило происходят из Скандинавии, Финляндии, или с Кольского полуострова. Чаще всего это окатанные и отшлифованные глыбы камня от 10 см до 10 м в диаметре, отмеченные царапинами («ледниковыми шрамами»).

Дорожная сеть

В отличие от типичного для Западной Европы плотного дорожного покрытия, в промышленных районах Лужицы дороги ютятся между обширными закрытыми территориями – карьерами, погрузочными станциями, тепловыми электростанциями и подъездами к ним, бывшими военными полигонами. Например, шоссе Баутцен – Вайсвассер проходит между карьером Нохтен на западе и полигоном Muskauer Heide на востоке, поэтому подъезжая к Вайсвассер с юго-запада, приходится делать порядочный круг в объезд карьера. Крупных автодорог в этом районе мало, гораздо больше лесных грунтовок и велодорожек, сеть которых очень хорошо продумана. Велодорожки идут по периметру многих карьеров и в молодых лесопосадках на рекультивируемых территориях, существенно сокращая путь, вдоль рек Шпрее и Нейсе, а также в лесных массивах и парках. Каждый крупный маршрут имеет свою эмблему, которая одновременно является и маркером, отмечающим ход трассы.



Транспортно-отвалный мост F60 возле Лихтерфельда – самая большая подвижная рабочая машина в мире, последняя в серии из пяти машин. Его габариты – 502 × 202 × 80 метров (в полтора раза больше Эйфелевой башни) при весе в 13,6 тыс. тонн. При этом он способен перемещаться с максимальной скоростью 13 м/мин по четырём парам рельс стандартной колеи с помощью 760 колёс, из которых 380 – ведущие. Производительность такой машины – 29 тыс. м³ породы в час.



Маршрут по карьерам Нижней Лужицы (Niederlausitzer Bergbautour). Круговой маршрут с несколькими ответвлениями общей протяжённостью около 450 км по горнопромышленному бассейну Нижней Лужицы. Официально начинается в Коттбусе, проходит через Люббенау (Lübbenau), Лаухаммер (Lauchhammer), Зенфтенберг (Senftenberg), Шпремберг (Spremberg), Форст (Forst). Одно из ответвлений делает петлю в окрестностях Хойерсверды (Hoyerswerda). Существенная часть маршрута проходит по периметру восьми крупных карьеров по асфальтированным дорожкам и содержит много панорамных видов на действующие и затапливаемые карьеры. Между Шпрембергом и Коттбусом проходит вдоль р. Шпрее. Идея маршрута состоит в том, чтобы позволить туристам наблюдать, как техногенный безжизненный ландшафт превращается в край лесов и озёр, возвращаясь к природе. Одна из ярких достопримечательностей маршрута – [транспортно-отвалный мост F60](#) возле Лихтерфельда (Lichterfeld). Это самое большое в мире подвижное сооружение подобного рода высотой около сотни метров. Несколько других похожих мостов можно найти вдоль маршрута. Они по всей видимости обречены ржаветь, обнесённые заборами, так как демонтировать и вывезти такую машину в виде металлолома – задача нечеловеческая.



Лягушачья велодорожка (Froschradweg). Круговой маршрут протяжённостью 260 км по озёрам, прудам и болотам северной Верхней Лужицы – самой обширной в Германии заболоченной территории. Большая часть маршрута проходит по лесу, по асфальтированным велодорожкам или по небольшим автомобильным дорогам. Проходит через Хойерсверду, Шляйфе (Schleife), парк рододендронов в Кромлау (Kromlau), дворцовый парк в Бад Мускау (Bad Muskau), далее на юг по польской границе вдоль р. Нейсе (Neisse), через город Ниски (Niesky), Верхнелужицкий биосферный заповедник (Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft), посёлок Нешвиц (Neschwitz), к северу от Каменца (Kamenz), и возвращается с юга мимо Дубрингского болота (Dubringer Moor) через Виттихенау (Wittichenau, Kulow) в Хойерсверду.



Огуречный маршрут (Gurkenradweg). Кольцевой маршрут по Нижней Лужице к северо-западу от Коттбуса, в местности Шпревальд, известной на всю Германию своими огурцами, которые продаются в каждом супермаркете. Большая часть маршрута лежит в биосферном заповеднике Шпревальд, но петляет по нему больше, чем относительно прямой маршрут вдоль р. Шпрее. Общая протяжённость всех петель – 250 км. В городке Люббенау (Lübbenau), центре Шпревальда, можно прогуляться по дворцовому парку. Интересны также дворцы в посёлках Люббен (Lübben) и Браниц (Branitz).



Велодорожка вдоль Шпрее (Spree-Radweg). Живописный и простой маршрут вдоль реки Шпрее от истока в горах Циттау (Zittauer Gebirge) у посёлка Коттмар (Kottmar) до Берлина длиной в 295 км. Верхняя половина маршрута пересекает Саксонию по холмистой Верхней Лужице до Баутцена и далее по Нижней Лужице до Бранденбурга. Это один из самых известных в Германии маршрутов, так как он соединяет столицу с биосферным заповедником Шпревальд (Spreewald), известным любому немцу как рай водного туризма. В этом месте Шпрее разливается на множество рукавов и каналов, текущих по заболоченной местности, и в каждом посёлке вам предложат прокат байдарок или каяков. К северу с заповедником граничит природный парк Даме-Хайдeseen (Dame-Heideseen). В саксонской части на берегах Шпрее также находится немало природных парков и заповедных территорий, в особенности интересных с точки зрения орнитологии.



Велодорожка Одер – Нейсе (Oder – Neiße Radweg). Почти прямолинейная 180-километровая трасса вдоль восточной границы Германии по маршруту Циттау (Zittau) – Гёрлиц (Görlitz) – Бад Мускау (Bad Muskau) – Форст (Forst) – Губен (Guben) вдоль берега реки Нейсе. Образ этой трассы – живописные городки с древней историей, заливные луга, парки и дворцы. В 15 км к югу от Гёрлица – монастырь Мариенталь (St. Marienthal) у посёлка Остриц (Ostritz), находящийся тут с 1234 года. В Бад Мускау – ландшафтный парк графа Пюклера, по дороге в Губен – карьер Брисниг (Briesnig). Далее маршрут продолжается на север вдоль р. Одер до Щецинского залива (суммарно 540 км). По всей протяжённости маршрута есть многочисленные ответвления через пешеходные пограничные пропускные пункты в Польшу.



Долина Шлаубе (Schlaubetal). Долина ручья Шлаубе заслуженно считается самым живописным местом в восточном Бранденбурге и в 1995 году объявлена природным парком (третьим по счёту в Бранденбурге). Две трети из 227 км², принадлежащих парку, покрыты лесом. На протяжении всего лишь 20 км Шлаубе протекает через 5 крупных озёр, через заболоченные луга, леса и ущелья, а вдоль его берегов, поросших ольхой, петляет маркированная тропа. В северной части парка ручей подпитывает моховые болота – биотопы, находящиеся в Германии на грани исчезновения. Вдобавок в парке есть ещё около десятка прудов и озёр, на многих из которых есть пляжи. Ближайший крупный город – Айзенхюттенштадт (Eisenhüttenstadt) на Одере, на юге от него – цистерцианский монастырь (ордена «белых монахов») в посёлке Нойцелле (Neuzelle), а ещё южнее – дворцовый парк Бомсдорф (Bomsdorf). До этих же достопримечательностей можно доехать и по велодорожке Одер – Нейсе.



Сорбские впечатления (Sorbische Impressionen). Небольшой однодневный историко-культурный маршрут к северу от Баутцена: Паншвиц-Кукау (Panschwitz-Kuckau) – Ральбиц (Ralbitz) – Ойтрих (Eutrich) – Нешвиц (Neschwitz) – Радибор (Radibor) – Мальшвиц (Malschwitz) – Гуттау (Guttau) – Варта (Wartha). Изюминка маршрута – знаменитый монастырь «Звезда Марии» (Kloster Marienstern) в Паншвиц-Кукау (Panschwitz-Kuckau) с живописным парком. В монастыре слева от входа можно купить местное монастырское пиво и **монастырский ликёр** из душистых трав – очень рекомендую.



По следам Крабата (Krabat Radweg). Интереснейший маршрут по родине героя сорбских народных сказок – волшебника Крабата – в болотистой местности между Хойерсвердой и Каменцом. Маршрут проходит по Дубрингским болотам, через Шварцкюльм (Schwarzcollm), где согласно легендам Крабат учился магии на Чёрной Мельнице, через рыночную площадь Виттихенау, где он продал сам себя, превратившись в быка, через монастырь в Паншвиц-Кукау, через ландшафтный парк прудов Биела-Вайсиг (Biela-Weißig Teichgebiet). Сказки о Крабате были переведены на немецкий Юрием Брецианом. Некоторые отрывки из них можно прочесть на информационных плакатах, расположенных на маршруте.



Велодорожка князя Пюклера (Fürst Pückler Radweg). 500-км маршрут исторической направленности, названный именем князя Германа Пюклера, который увлекался ландшафтным дизайном и заложил множество красивых парков, самый известный из которых – парк Пюклера в Бад Мускау (большая часть его находится на сегодняшней территории Польши).



Каретная дорога (Kutschweg). 65-километровый маршрут, соединяющий дворцовый парк в Бад Мускау с дворцом Браниц в Бранденбурге, – первая часть планируемого 365-километрового маршрута по дворцам и паркам, связанным с именем Германа Пюклера. Основное назначение дороги – двухдневные экскурсии на каретах и велотуризм.



По городам Саксонии (Sächsische Städteroute). Маршрут, соединяющий четыре крупных города Верхней Лужицы – Гёрлиц (Görlitz), Лёбау (Löbau), Баутцен (Bautzen) и Каменц (Kamenz) с Дрезденом. Проходит мимо дворцов Хермсдорф (Hermsdorf), Зайферсдорф (Seifersdorf), через монастырь «Звезда Марии» в Паншвиц-Кукау и парк динозавров и миниатюр в Кляйнвелка (Kleinwelka) возле Баутцена.



Нижнелужицкое кольцо (Niederlausitzer Kreisel). Круговой равнинный маршрут, соединяющий речную сеть Шпревалд на севере с ландшафтным парком в долине Ельстер и Кмеленскими холмами (Kmehlene Berge) возле городка Ортранд на юге. Маршрут проходит по природным паркам Нижнелужицкий лес (Niederlausitzer Heide), Нижнелужицкая возвышенность (Niederlausitzer Landrücken), Calauer Schweiz, Bucksche Schweiz и через самый полноводный родник в Нижней Лужице – «Гольдборн» возле посёлка Верхов. На озерах Зенфтенберг и Грюнвальдский Лук (Grünwalder Lauch) можно переночевать в кемпинге и искупаться на одном из многочисленных пляжей.



Монастырь «Звезда Марии» в Паншвиц-Кукау.



Панорама Баутцена – города башен. Слева на снимке – древняя водонапорная башня, являющаяся символом города, далее видна башня крепостной стены замка Ортенбург (белая с конусообразной крышей), правее – квадратная в сечении часовня церкви Св. Михаила (1498 г.), в центре кадра – ещё одна водонапорная башня, облицованная сверху деревом, и, наконец, справа – шпили собора Св. Петра (1293–1303 г.) и часовни городской ратуши (1213 г.).



Германндорфский маршрут (Hermannsdorfer Radweg). Новая велосипедная дорожка, открытая в августе 2005 года по периметру карьера Нохтен и соединяющая Вайсвассер с парком ледниковых валунов в Нохтене (около 13 км). Маркирована логотипом парка. По дороге оборудована беседками с популярными информационными плакатами о горной добыче и геологии региона. С юга дорожка соединяется с велодорожкой вдоль Шпрее, но эта часть маршрута, проходящая около электростанции Боксберг, маркирована плохо и на картах пока не значится.

Кроме перечисленных маршрутов, широко известных на всю Германию, существует ещё несколько тематических веломаршрутов местного значения, не имеющих собственных эмблем, а отмеченных буквами от А до К. Среди них, например, маршруты, посвящённые традиционному деревянному зодчеству (Holzhaustour), ветряным и водяным мельницам (Mühlentour) и другим культурным и природным достопримечательностям. Полный их список и неплохие описания можно прочесть в брошюре «[Radwandern in der Lausitz](#)».

Популярный вид спортивного отдыха среди немцев – проехать по одной из велодорожек, следуя указателям и останавливаясь при необходимости на ночлег в гостиницах или хижинах. При этом карта не очень-то и нужна, так как вся необходимая информация находится на стендах и указателях. Из-за этого в продаже преобладают узко специализированные путеводители и карты-схемы, от которых вдали от велодорожек толку мало, а хороших топографических карт практически нет, разве что на самые популярные районы, к которым угольные карьеры явно не относятся. По моему опыту, поездки получаются куда более насыщенными, если комбинировать различные велотрассы, и часто съезжать с них, чтобы детальнее изучить окрестности. Поэтому в велопоездках приходится пользоваться более мелкой автомобильной картой ADAC* масштаба 1:100 000, которая присутствует на обороте каждого из городских планов этого издательства и которую всегда можно найти в любом книжном магазине.



Улочка в Баутцене.

Она содержит основную информацию о достопримечательностях, крупные велосипедные трассы, и достаточно компактна по сравнению с неоправданно крупномасштабными и дорогими туристскими схемами, которых для велопоходов нужно много, и которые нужно постоянно менять по мере движения, так как они выпускаются в мелком формате. Как ни странно, но некоторую полезную информацию можно почерпнуть и из бесплатных рекламных материалов – туристических брошюр и журналов. Как правило, любой заповедник или природный парк выпускает подобного рода информационные материалы.

* Allgemeiner Deutscher Automobilklub – всеобщий германский автоклуб

День I

Приехав в Германию и взглянув впервые на карту окрестностей Дрездена, я обратил внимание на [странные лесные озёра](#) к северу от Вайсвассер. Все они вытянуты с запада на восток, имеют продолговатую форму и расположены рядами, будто выцарапанные когтями. На карте это напоминает схему растительных клеток из учебника по биологии. Рядом с озёрами – два дворцовых парка и паровозная узкоколейка между ними. А вокруг – хаотически разбросанные по карте бело-голубые пятна затапливаемых карьеров. Поехать туда удалось не сразу – поначалу казалось далековато, и пришлось вначале объездить все интересные места поблизости, пока через год с лишним очередь не дошла и до Лужицы. К тому времени я уже узнал и про морены, и про историю лужичан, и про горнодобычу – то, что рассказал выше.

Поездка образовалась как всегда внезапно. На Троицу выпало три выходных подряд и погода обещала быть отличной, так что можно было ехать без палатки. В Западной Европе это, как правило, не проблема, так как если правильно соблюдать распорядок дня, то спать без палатки можно где угодно, даже в городском парке. Немцы – народ педантичный, поэтому после наступления темноты предпочитают сидеть дома, а не шляться по паркам с матерными песнями. Но, к сожалению, они рано встают, поэтому сниматься с места туристам тоже лучше на рассвете.

До Хойерсверды я доехал электричкой. Это примерно полтора часа. В окрестностях Дрездена (примерно треть Саксонии по площади) на все виды транспорта действует единый тариф VVO* и Хойерсверда лежит на границе этой тарифной области, то есть до неё относительно недорого можно доехать региональным поездом.

Хойерсверда – типичный совдеповский город и смотреть в нём почти нечего. На стене вокзала с войны сохранилась надпись «Мин нет». Чтобы найти выезд на велосипедную дорожку, пришлось немного поплутать по улицам. Сразу за городом – первый затопленный карьер Шайбзе площадью 660 га, часть грандиозного проекта по превращению изуродованного угледобычей ландшафта в край лесов и озёр. Его затопление должно закончиться к 2009 году, поэтому выглядит он пока пустынно и противоестественно. Вдоль берега стоят таблички с предупреждениями об опасности провала грунта. Чахлые деревца едва защищают пересохшую почву от ветра и солнца. По периметру озера идёт новая велосипедная дорожка, по которой катаются также и на роликах. Асфальт на ней ровный, сделанный добротнo, как на автостраде. Но из-за жары и влажного воздуха, какой бывает перед дождём, ехать тяжело. На одном из поворотов на южном берегу озера вижу камень с мемориальной табличкой на немецком и сорбском языках: «В память о селе Шайбе» и две даты: 1568–1986. Всего 14 лет действовал на этом месте карьер, но этого оказалось достаточно, чтобы стереть с лица земли четыре века истории.

Около полудня проезжаю сёла Вайскольм и Лоза по шоссе и сворачиваю к Ратценским прудам. На самом деле это один большой пруд, разделённый на четыре части двумя дамбами вдоль и поперёк. Если объехать вокруг озера, можно попасть по одной из дамб в центр, где стоит мемориальный камень в память о селе Ратцен (1343–1960). С 1958 по 1966 год это 600-летнее село (37 домов) и соседнее село Липпен (24 дома) отступили под натиском экскаваторов, а 150 жителей были переселены в окрестные сёла. Ратценские пруды более старые, деревьям на их берегах на вид лет 20–30. По берегам – чудесные цветочные луга, а на воде – стая белых лебедей. Эти места хорошо известны любителям орнитологии. Тут можно наблюдать за цаплями, лебедями, чомгами, бакланами и несколькими десятками видов утиных. Тут я наконец почувствовал себя на природе и сделал привал в самом центре озера у камня. Если взобраться на камень, то все четыре пруда видны с него, как на ладони.

Дальше дорога стала интереснее. Всё менее изъезженные просёлки, больше лесных посадок и цветов. Вроде бы даже стало не так жарко. Полевая грунтовка вывела меня к селу Липпен и дальше по велосипедной дорожке в Ухист на реке Шпрее. Этот посёлок с древней историей находится рядом с затопленным карьером Бэрвальде. Посреди парка со статуями в стиле барокко стоит облезлый особняк с заколоченными окнами. Когда-то тут школьником учился граф Пюклер. В 1866 г. здание было разрушено одним из владельцев и перестроено заново. Во времена ГДР тут находилась больница, но с 92-го года имение пустует и город всё никак не соберёт средства на его реставрацию. Над входной дверью висит разбитый плафон, дверные звонки выворочены из розоватого фасада, а часы над входной дверью всегда показывают полвторого. Иногда в парке



Цветочный луг у Ратценских прудов.

* Verkehrsverbund Oberelbe – транспортная система Верхней Эльбы, включающая в себя различные транспортные организации с общими тарифами и возможностью свободной пересадки между электричками, автобусами, городским транспортом и речными паромами в пределах одной тарифной области. Об особенностях перевозки велосипедов в немецких электричках читайте в приложении в конце рассказа.

проводят благотворительные концерты. Сейчас этот трёхэтажный особняк с 70 комнатами можно купить за 380 тыс. евро (недавно видел объявление в Интернете). Но для шикарного отеля ему не хватает колорита, а для отдельной семьи он слишком большой, поэтому найти покупателя непросто. Эта проблема, между прочим, знакома многим фамильным особнякам в Саксонии. Только в отдельно взятой Лужице их около сотни, но многие уже можно назвать руинами.

От Ухиста я выехал на велодорожку на правом берегу Шпрее. В этом месте река течёт в искусственном канале в обход карьера Бэрвальде до одноимённого посёлка с ещё одним особняком, стоящим на берегу пруда в окружении цветущих рододендронов. В 1875 году здесь был заложен ландшафтный парк с искусственными гротами из столбов базальта. Я вначале принял их за какие-то древние печи. Они стоят на небольшом острове прямо у берега, поросшего жёлтыми ирисами. Особняк был построен позже, в 1922/23 годах, помещиком Рудольфом Хюнлихом (Rudolf Hünlich). С 1950 по 1991 в нём располагалась известная клиника лёгочных заболеваний, после чего он был передан в частную собственность. Ещё одна достопримечательность – средневековый каменный крест покаяния. Их устанавливали в знак перемирия между враждующими сторонами, которое заключалось во избежание кровной мести за убийство. На камне обычно высекалось изображение орудия убийства, в этом случае копьё.



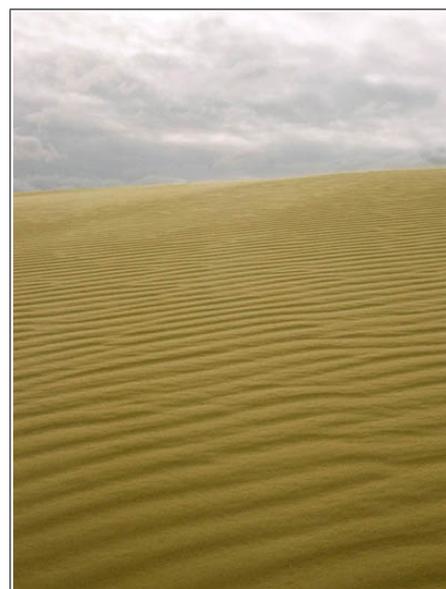
Электростанция Боксберг (вид с запада). Большая градирня слева принадлежит новому энергоблоку. Справа (в проёме) стояли взорванные градирни недействующих энергоблоков (сравните со старыми фотографиями).

1995 г. и снабжены установками для обессеривания дымовых газов, а в 2000 году был запущен ещё один 900-мегаваттный энергоблок. Интересно, что старые энергоблоки до сих пор не демонтированы. Их мрачные трубы отчётливо контрастируют с белоснежно-белыми корпусами действующих энергоблоков. 13 апреля 2006, за два месяца до моего приезда, 4 из 9 оставшихся 113-метровых градирень были взорваны. Знал бы я об этом тогда – приехал бы посмотреть на это [уникальное зрелище](#). Сейчас на этом месте строится новый энергоблок.

Сразу от церкви в Шпрей должна начинаться новая велодорожка – Германнсдорфский маршрут. Он идёт по краю карьера к северу от электростанции. Но я так и не смог её найти и после часа поисков был вынужден ехать в объезд электростанции. Многочисленные дороги, расходящиеся от железнодорожного переезда, либо выводили меня к воротам электростанции, либо уходили вглубь посадок на рекультивируемой территории в северо-западном направлении. К сожалению, эта велодорожка пока ещё плохо маркирована. Пришлось сделать приличный крюк в 10 км по трассе и заодно осмотреть электростанцию со всех сторон.

Около 5 часов вечера я выехал к парку ледниковых валунов в Нохтене. Это оказался некий гибрид самого большого в Европе альпинария и детской площадки. Здесь собраны в одном месте 3000 валунов, найденных в карьере, из которых составлены клумбы, игровые площадки, дорожки, пруды, мосты и прочие сооружения. Получился фантастический цветущий ландшафт. Вход в парк платный, но из-за забора тоже всё отлично видно. Рассчитан он вероятно на тех, кто не знает, где провести с детьми выходные. Возле выхода из парка есть большой холм, откуда открывается вид на карьер. За ним проходит велодорожка, которую тут уже очень легко найти. Вдоль велодорожки в информационных целях стоят дуплянки для различных птиц и таблички о том, какие птицы встречаются на рекультивируемой территории.

Ещё в двух километрах севернее велодорожка выводит к деревянной церкви в селе Шпрей – Schrotholzkirche. Она выстроена в XVII веке обычным для Силезии способом из грубо обтёсанного топором дерева без единого гвоздя. Тут же за селом начинается огромный карьер Нохтен. Его западная часть рекультивируется, а на востоке находится действующий карьер. В его южной оконечности находится электростанция Боксберг, поглощающая производимый карьером бурый уголь – 50 тыс. тонн в сутки. Трубы трёх её энергоблоков, вырабатывающих суммарно 1.9 ГВт электроэнергии, видны на сотни километров в округе. В начале 80-х это была одна из мощнейших электростанций в Европе, но после объединения Германии 12 из 14 энергоблоков были остановлены из-за недостаточной эффективности и несоответствия экологическим стандартам Германии. Оставшиеся два 500-мегаваттных блока были модернизированы в 1993–



Пустыня в миниатюре. Миллион лет назад здесь протекала ледниковая река.

Ещё через несколько километров маршрута (примерно у начала действующего карьера) меня ждал приятный сюрприз, незапланированная изюминка маршрута – настоящая пустыня с барханами. Здесь в процессе разработки угля были потревожены древние дюны речного песка, и он снова стал подвижным, местами даже поглощая деревья. Песок очень мелкий и чистый, как в песочных часах, от малейшего ветра приходит в движение, замечает следы на глазах. Дюна по площади небольшая, примерно с гектар или даже меньше. Рядом смотровая площадка и хижина, укрытая выкорчеванными корнями деревьев. Дорожки посыпаны свежими опилками. Всё новое, построенное вместе с велосипедной дорожкой в этом же году. Пахнет свежим деревом. Туристов пока мало – за весь вечер и половину следующего дня встретил только двоих велосипедистов, и то уже ближе к городу. Несмотря на раннее время (до темноты оставалось ещё пару часов), я решил остаться в хижине ночевать. Очень уж понравилось место.



Жизнь в песчаных дюнах. Игра песка и ветра.



Хижина из корней деревьев со сказками.

Пока я около часа ходил по бархану в поисках интересных кадров, дневная духота сменилась вечерней прохладой и мелким дождиком, в воздухе пахло свежестью. Перекусил в хижине, сходил на смотровую площадку – оттуда хорошо видно действующую часть карьера, бархан, и западное небо в цветах заката. Хижина оказалась на удивление уютной и хорошо продуманной. Хотя она и не предназначена для ночлега (почти всё пространство в ней занимает большой стол), места на полу, на столе и на скамейках хватило бы как минимум на 6 человек, так что для меня это была настоящая находка. По форме хижина шестиугольная, причём потолок понижается от входа к дальней стенке. Вход длинный и узкий, что хорошо защищает от ветра и дождя. На полу опилки – мягко спать. Рядом в выходом – мусорный бак. Единственный недостаток – в хижине всегда полумрак. И как будто зная, что у меня до темноты будет оставаться много свободного времени, строители хижины (дай им бог здоровья) повесили справа от входа лужицкие сказки, которые я с интересом прочёл перед сном. Из них же я впервые и узнал о существовании этого народа.

Итак, сказки из хижины (в вольном переводе моей жены):

... о лютках и змеях.

Легенды охотно рассказывают о крошечных человечках, охранявших спрятанные в земле сокровища. Лужичане называли их лютками. Жилищами им служили, в частности, поросшие кустарником холмики в степи. Лужичане считали, что эти маленькие человечки вначале жили на поверхности, но после появления христианства, испуганные колокольным звоном, скрылись в недрах земли. Самое главное, они были людишки радушно настроенные, сведущие в хозяйстве, владеющие волшебством и радовавшие бедняков подарками. Обитателями земли были также змеи, находившие убежище всюду в долине под корнями и кочками. Считалось, что встреча со змеями приносит удачу, и что там, где они водятся, в земле спрятаны богатства, которые те охраняют.

Две лужицкие легенды из леса Мускау рассказывают...

У Чельна, в лесу Мускау, река Шпрее протекает меж песчаных холмов. В незапамятные времена это были берега Шпрее, а сейчас они лежат в сотне или более шагов в стороне от русла реки: между ними и водой находится плодородная низина. Ниже Чельна часть этой плоской речной долины носит имя, обозначающее что-то вроде «Старые Углы» или «Старые Дыры». Считалось, что в здешних пещерах (дырах) жили в незапамятные времена лютки.*

* Tzschelln (Tzschellen, Tzscheln, Celno) – село (178 жителей), переселённое в 1979 г. и окончательно стёртое с лица земли в 1987 г. под натиском карьера Нохтен. От него остались только воспоминания, несколько музейных экспонатов и старые фотографии. Сейчас недалеко от этого места находятся самые современные в Европе сооружения для очистки карьерных вод, известные под тем же именем. Шпрее течёт здесь в искусственном русле, а возле Чельна стоит небольшая гидроэлектростанция.

Однажды пахал крестьянин своё поле неподалёку от жилища лютков. Он пахал усердно с самого раннего утра. К одиннадцати часам* он почувствовал приятный запах, будто от свежей выпечки. Конечно подумал он про себя, что у лютков праздник, и они пекут пироги. Поэтому вслух сказал: «Вот если бы и мне сейчас пирожок!» Он ждал недолго, как пришёл лютк, принёс пирог и кружку с содержимым и сказал: «Этот пирог можешь ты съесть, но только оставь его целым. Напиток можешь ты выпить, но к кружке ртом не прикасайся, не то будет тебе худо». Крестьянин был такой речью поначалу озадачен. Он опухал ещё разок вокруг поля, а как назад обернулся, пришло ему кое-что на ум. Он присел на траву, вынул нож и вырезал из пирога серединку, а край оставил целым. Потом взял соломинку и выпил через неё напиток из кружки, не прикасаясь к ней ртом. Как только наступил полдень, появился тот-же лютк, сгрёб остатки пирога и кружку, и скрылся, крикнув: «Видно это тебя сам чёрт надоумил!»

В Вайсвассере жила однажды бедная женщина, которая каждый день ходила за охотничий домик собирать лесные травы. Своего девятимесячного сына ей приходилось брать с собой. Однажды оставила она ребёнка как обычно на поляне на белом платке и стала работать. Через какое-то время она обернулась посмотреть, почему её малыш так тихо спит. Тогда она увидела множество змей возле своего сына и среди них большую змею с короной, полной сверкающих камней. Женщина испугалась и осталась стоять в стороне. Она обернулась во второй раз, но змеи всё ещё были там. Но когда она обернулась в третий раз, их уже не было. Она подошла к ребёнку и увидела на платке рядом с ним корону королевы змей. Когда женщина пошла с ребёнком домой, то взяла корону с собой. Она продала драгоценные камни за 100 талеров и стала жить богато и ни в чём не нуждаться.

День II

В хижине спалось прекрасно, особенно учитывая то, что ночью прошёл дождь и на улице было бы спать неуютно. Чтобы избежать ненужных встреч, встать пришлось рано. Около шести утра я уже был в седле. Мне предстояло закончить объезд карьер и как можно раньше попасть в Вайсвассер, чтобы застать первый поезд узкоколейки. На рассвете карьер жил своей жизнью, светился редкими огнями. Дорога всё время шла по самому краю, отделённая от карьера только забором и кустарником. Местами забора не было, и его заменяли выложенные вдоль дороги корни деревьев.

Пару раз я перелез через них, чтобы сфотографировать карьер сверху. Эти снимки будто бы сделаны с самолёта. Дорога была пустынная. Лишь однажды я встретил только микроавтобус с рабочими, возвращавшимися с ночной смены. Ещё несколько раз вдоль дороги встречались информационные указатели и смотровые площадки.



Карьер Нохтен на рассвете.



Отвалы карьера Нохтен. Вдалеке справа просматривается электростанция Боксберг, откуда я приехал в объезд карьера.

эта река воды отводится на десятки километров для затопления рекультивируемых карьеров. На каждом из насосов стоят клапаны, которые иногда срабатывают, выплёвывая с шипением сверкающие фонтаны брызг.

Карьер оказался значительно больше, чем на карте. Он постоянно расширяется на север и уже успел поглотить значительную часть обозначенного на карте соснового леса, а в оставшейся части уже ведутся подготовительные работы по откачке грунтовых вод. Пару часов я ехал вдоль отвалов карьера – длинных борозд вскрышной породы, будто бы оставленных гигантским плугом. В конце отвала – самая глубокая часть карьера, где ведётся угледобыча. Здесь работает ещё один транспортно-отвальный мост и несколько роторных экскаваторов. Размеры просто поражают. Товарные поезда на дне карьера едва можно различить.

Здесь вдоль дороги через равные промежутки стоят насосы, откачивающие грунтовые воды, и проложена огромная труба, по которой

* Только немцы могут в сказках точно указывать время. Представьте себе для сравнения: «В 11:00 пришёл Иван-царевич к отцу.» ☺

Наконец-то начался лес. Поначалу изрезанный просеками и вырубками, потом более привычный. Карьер подступил почти к самому городу. Уже через два километра я увидел окраины Вайсвассер. Я сделал ещё небольшой крюк по лесу вдоль маркированной прогулочной дорожки. Она вывела меня к тому месту, где когда-то стоял охотничий домик, упоминавшийся в легенде. По-видимому от него не осталось даже развалин. Отсюда тот же маркер вывел меня к велодорожке князя Пюклера, ведущей в центр города. Я выехал к большому озеру с изумрудно-зелёной водой. На его берегу находится городской зоопарк. **Узкоколейный вокзал** оказался совсем рядом (в Вайсвассер есть и обычный вокзал пригородных поездов). По расписанию до первого поезда оставался ещё час, а паровоз только начинал разводить пары. Я вернулся к озеру и позавтракал. Потом объехал вокруг озера, выехал снова к вокзалу и дождался отправления поезда, затем проехал ещё чуть дальше вдоль лесной узкоколейки, где она идёт параллельно автомобильному шоссе.

По левую сторону от дороги здесь тянется лес с моренными озёрами – национальный геопарк *Muskauer Faltenbogen**. На самом большом из озёр находится нудистский пляж, но он оказался закрытым – только для членов клуба. На остальных озёрах купаться желания не возникает. Вода слишком неестественного цвета и очень много мёртвых деревьев в воде. Большинство из этих озёр появились не естественным образом, а на месте старых угольных карьеров доиндустриальной эпохи. Дело в том, что давлением наступающего языка льда шириной в 20 км слои песка, глины и угольные пласты были смяты в складки, и в некоторых местах уголь оказался настолько близко к поверхности, что его можно было добывать буквально лопатой. Около шестидесяти таких простейших карьеров существовало уже во второй половине XIX века. Тут же добывали и квасцы. Вода во всех озёрах разного цвета: то изумрудная, то ярко-коричневая, то прозрачно-голубая. Это наверное связано с различными глинами на берегах и различными видами микрофлоры в воде. Но что ещё удивительнее – во всех озёрах стоят мёртвые деревья, как это бывает на берегах водохранилищ. Возраст этих деревьев примерно тот же, что и у окружающего леса. В воде деревья вырасти не могли, значит раньше воды в этих впадинах не было. Что же тогда привело к поднятию уровня грунтовых вод и образованию таких странных озёр? Я так и не смог найти ответа на этот вопрос. Может быть, осушение множества крупных карьеров в районе привело к понижению общего уровня грунтовых вод, и впадины заросли лесом, а после закрытия большинства карьеров грунтовые воды вернулись к прежнему уровню, из-за чего деревья погибли на корню.



На берегу озера в центре Вайсвассер.



Загадочные лесные озёра в моренных впадинах к северу от Вайсвассер.

* Примерный перевод – складчатая дуга Мускау, так как моренные образования вытянуты вдоль подковообразной дуги диаметром около 15 км, что хорошо видно на [геологических картах](#).

Следующей целью моего маршрута был ландшафтный парк Пюклера в Бад Мускау (по-польски Park Mużakowski), принадлежащий к списку мирового наследия ЮНЕСКО. Я решил ехать туда не прямой дорогой, а более живописной велосипедной дорожкой через лес мимо пруда Браунштайх. Эта дорога подходит к городу с юга и заканчивается у конечной станции узкоколейки возле парка. Парк находится на левом берегу реки Нейсе (Ныса-Лужицка), по которой проходит немецко-польская граница. Несколько мостов соединяют город с польским селом Лекница. Это старый бездействующий железнодорожный мост, автомобильный мост с пограничным переходом для легковых автомобилей и пешеходный мост в парке, построенный несколько лет назад на месте разрушенного в войну моста (открыт только днём до 20:00).



Новый дворец Мускау в парке графа Германа фон Пюклера, отстраиваемый после 1945 года.



Мостик с фуксиями в парке Мускау.

Название города Бад Мускау происходит от сорбского Mużakow («город мужика»). На его гербе изображён полуголый волосатый мужчина в набедренной повязке, держащий в правой руке меч с золотой рукояткой, а в левой – олений рог красного цвета. Город сильно пострадал во время Второй мировой войны от артиллерийского огня наступающих через реку Нейсе советских войск. Новый дворец Мускау был разорён в 1945 г. и теперь отстраивается, поэтому внутрь пока попасть нельзя. Через парк протекает небольшой ручей, и пешеходные дорожки пересекают его многократно по симпатичным мостикам. Самый интересный из них – голубой мостик с фуксиями в китайском стиле. В его перила встроены металлические вазоны для цветов, которые являются частью самого моста. Выше по течению у ещё одного моста

устроен пруд и небольшой искусственный водопад. Дальше тропинка поднимается на крутой берег Нейсе, где можно отдохнуть на скамейке над обрывом, и уходит в цветущее поле.

В десяти километрах западнее парка Мускау, у противоположной конечной станции лесной узкоколейки, находится ещё один дворцовый парк Кромлау, заложенный на берегу пруда Ракотцзе (Rakotzsee) в 1844 году Фридрихом Германом Рётшке, современником Германа Пюклера. В этом парке на площади в 200 га собрана уникальная коллекция рододендронов и азалий, среди которых стоят белоснежные статуи в стиле барокко. Мне повезло приехать туда в день города, на Троицу, в пик цветения рододендронов, когда на улицах и в парке было полно народу. Вход в парк оказался платный, но я узнал об этом только при выезде, так как въехал в него по лесной дороге мимо кассы. На пруду в центре парка построено интересное декоративное сооружение – базальтовый мост Ракотцбрюке (Rakotzbrücke), известный также как «Чёртов мост». Он был построен из базальта, привезённого из Саксонской Швейцарии. В Кромлау базальта нет, поэтому все базальтовые скалы, встречающиеся в парке, были искусственно собраны из привозного камня. Некоторые места в парке имеют собственные названия: «Каньон Рододендронов», «Каньон Азалий», «Дубовый Холм», грот «Рай и Ад», «Аллея Вздохов», «Кресло Судьи».



Базальтовый мост через пруд в парке рододендронов Кромлау.

В центре Кромлау стоит дворец хозяев замка, семьи Рётшке, – небольшое здание, заново отреставрированное, в котором теперь расположилась частная [фотостудия](#).

Покинув парк Кромлау, я отправился в обратный путь вдоль Лягушачьей велодорожки через село Шляйфе, где стоит старославянская церковь XIV века – самая древняя постройка в регионе. Чуть не доезжая Шляйфе велодорожка проходит мимо Хальбendorфского озера, на котором находится много пляжей, в том числе для нудистов. Это озеро лежит в моренной впадине и относится к складчатой дуге Мускау. После Шляйфе велодорожка свернула на юг, и мне пришлось ехать дальше вдоль железнодорожной ветки на Шпремберг. Я рассчитывал в этот вечер посмотреть город, доехать до карьера Вельцов Юг и переночевать где-нибудь около него. Я ожидал увидеть Шпремберг скучным промышленным городом, но он оказался вполне достойным небольшой прогулки. В городе можно увидеть дворец со скромным парком и башню Бисмарка на холме – один из многих памятников «железному канцлеру» Германской империи, князю [Отто Эдуарду Леопольду фон Бисмарк-Шёнхаузену](#).



Старославянская церковь в селе Шляйфе.

пообещать ему, что я вернусь назад до велодорожки вдоль Шпрее и заночую там вдали от карьера. Этим он похоже удовлетворился и уехал. Несмотря на усталость, пришлось возвращаться в сумерках к реке ещё 20 км. Благодаря этому второй день получился самым насыщенным за весь поход – около 150 км.

Я проехал в сумерках вблизи электростанции Шварце Пумпе (Schwarze Pumpe), поглощающей уголь карьера Вельцов, и уже в полной темноте спустился к реке Шпрее, на велосипедную дорожку. Заблудиться тут было нельзя, так как эта дорожка хорошо маркирована и всё время идёт вдоль реки. Это один из самых известных маршрутов в Германии. Как я и рассчитывал, ночью здесь никого не было, и я вскоре нашёл простенькую беседку у дороги, где и остановился ночевать. По-видимому это место пользуется популярностью в дневное время, так как оборудовано столиками, мусорными баками, информационными стендами и стоянкой для велосипедов. В ночной тишине был отчётливо слышен шум плотины на реке, а на другом берегу горели огни электростанции, похожей издали на маленький город, живущий своей отдельной, недоступной жизнью.



Бывший дворец Кромлау, теперь фотостудия.

От Шпремберга до карьера Вельцов Юг всего пять километров. Велосипедная дорожка идёт вначале по автомобильной дороге, а после села Пульсберг возле железнодорожного моста уходит в молодые посадки рекультивируемой части карьера и выводит к углепогрузочной станции. Каждые 10–15 минут отсюда уходит гружёный железнодорожный состав с углём, а процесс погрузки можно беспрепятственно наблюдать вблизи. За погрузочной станцией на многие километры тянется закрытая промзона карьера. Велосипедная дорожка обходит карьер слева. Как и в случае с карьером Нохтен, из-за постоянно меняющихся очертаний местность тут совсем не соответствует карте. Проехав ещё километра два или три, уже на закате я выехал к смотровой площадке с видом на отвалы вскрышной породы. Тут же стоял небольшой столик под навесом. Я сделал несколько снимков с треноги и думал остаться ночевать тут же под навесом. Но видимо я приехал слишком рано. Пока я возился с треногой, возле меня остановилась машина и удивлённый мужчина в форме охранника поинтересовался, а не собираюсь ли я тут ночевать. Я честно признался, что собираюсь, на что он ответил, что возле карьера ночевать запрещено и начал настойчиво рекомендовать мне, куда бы мне поехать, чтобы комфортно провести ночь. Пришлось



Отвалы карьера Вельцов Юг, вид со смотровой площадки.



Шпремберг: памятник жертвам фашизма и милитаризма перед башней Бисмарка и два снимка с центральной улицы города.

День III

Когда я проснулся, ещё не было пяти часов, и я некоторое время лежал, вслушиваясь в ночные звуки и дожидаясь рассвета. При первых лучах зари я за десять минут собрал коврик и спальник и выехал в сторону Хойерсверды. Я столько проехал в предыдущий день, что теперь до конечного пункта маршрута оставалось немногим больше 20 км. Как только я отъехал от места ночёвки, начался неприятный холодный дождь. Я вспугнул несколько коз, спавших у реки, которые перебежали дорогу прямо перед велосипедом, чтобы укрыться в лесу за лугом. Вскоре дорога свернула от реки вправо и ещё некоторое время шла по берегам двух озёр – Бургхаммерзе и Шайбесе, откуда я начинал свой маршрут. Около восьми утра я уже был на вокзале в Хойерсверде и сел в электричку на Дрезден.

Впоследствии я ещё не раз был в Лужице: пересёк недействующий карьер Клеттвитц, по пустынному дну которого можно ехать несколько часов; объехал карьер Мейро, возле которого находится гоночный мототрек “Euro-Speedway-Lausitz”; несколько раз бывал на пляжах Зенфтенбергского озера и на Дубрингских болотах, в лесах монастыря Мариенштерн и в городе башен Баутцене. Каждый раз в этих местах остаётся что-то, что зовёт вернуться, – то ли дух исконно славянской земли, то ли островки нетронутой природы. Некоторые фотографии из этих и других поездок можно увидеть на сайте фотоклуба club.foto.ru. ◀



Слева: ротор экскаватора, ржавеющего в поле возле посёлка Мейро рядом с гоночным мототреком “Euro-Speedway-Lausitz”. Справа: мой велосипед на дне карьера Клеттвитц по дороге к транспортно-отвальному мосту F60.

Приложение: особенности общественного транспорта в Саксонии

Вся Германия разбита на тарифные области (Verkehrsverbünde), в каждой из которых общественные транспортные предприятия обязуются осуществлять перевозки по установленным в этой области общим на все виды транспорта тарифам. В Саксонии таких областей пять: VVO (Дрезден), VMS (Кемнитц), MDV (Лейпциг), ZVON (Ниски) и ZVV (Ауербах). Каждая область разбита на тарифные зоны, и стоимость проезда определяется не расстоянием, а количеством тарифных зон. То есть проезд нескольких станций через границу тарифной зоны будет стоить дороже, чем катание в течение часа внутри одной зоны. Это полезно учитывать при оптимизации маршрута. Стоит также помнить, что системы цен и правила проезда в различных областях могут отличаться друг от друга. В частности, важно не забывать компостировать билет до посадки в поезд, так как во многих регионах Германии поезда оборудованы компостерами изнутри, а в Саксонии они чаще всего установлены на платформах или в подземных переходах при выходе на платформы, что бывает очень неудобно. Поэтому даже немцы, приехавшие в Дрезден из других городов, не понимают, почему компостеров в поездах нет.



Карта тарифных областей Германии

Система цен на проезд тоже очень запутана, и самый простой вариант покупки билета как правило окажется дороже оптимального. Хотя объединение транспортников несколько упрощает покупку билетов при поездках внутри области, но при более дальних поездках местные тарифы перестают действовать, из-за чего цена резко вырастает, иногда существенно. Так, например, самый дешёвый железнодорожный билет из Дрездена в Йоханнсгеоргенштадт в Рудных горах (соседняя тарифная область с центром в Кемнице) стоит €27,00. В то же время, если купить два билета – каждый по внутриобластным тарифам, – та же самая поездка обойдётся в €12,90. Получается, что проезд через границу тарифных областей в этом конкретном случае стоит больше, чем вся поездка. Проблема лишь в том, что внутриобластной билет можно купить только в автоматах внутри области. Соответственно, если вы едете в другую область и хотите сэкономить, билет нужно либо покупать заранее (если вы едете туда повторно), либо выходить за одну станцию до границы области, пересекать границу своим ходом, на следующей станции покупать более дешёвый билет и продолжать путь следующим поездом. Этот второй вариант я использовал несколько раз при поездках с велосипедом, так как проехать одну станцию на велосипеде можно быстро, успев к следующей электричке. При этом теряется час или два времени, зато экономится половина стоимости проезда.

При дальних поездках поездом через три тарифные области и более или при групповых поездках становится существенно выгоднее покупать специальные билеты (например, билет выходного дня). Дорогие билеты всегда выгоднее покупать заранее – часть билетов продаётся по низким ценам (от €29 на всю Германию), но их нужно успеть купить.

В разных тарифных областях существенно отличаются правила перевозки велосипедов: MDV, VMS – бесплатно; ZVON – специальный велосипедный проездной билет (€3 в день или €12 в месяц); ZVV – специальный одноразовый велосипедный билет; VVO – месячный велосипедный проездной за €12, льготный одноразовый билет или, при использовании обычного дневного проездного, льготный одноразовый билет на две тарифные зоны, который действует в течение всего дня. За счёт таких вариаций в ценах иногда удастся сэкономить, выбрав более длинный путь через более «приветливую» велосипедистам область. Так как правила постоянно меняются, лучше уточнить детали прямо на вокзале. В информационном центре каждого крупного вокзала есть бесплатные справочные материалы с картами тарифных зон, расписаниями поездов и правилами провоза багажа.

Литература и полезные ссылки

- [1] *Tourist Reisehandbuch*. Lausitz. VEB Tourist Verlag, Leipzig, 1985.
- [2] *Radwege für Anfänger, Naturliebhaber und Profis*. Canaletto, Juni 2006.
- [3] Dr. Reinhard Oehmig. *Die Geologische Erkundung von Abraumförderbrücken-Innenkippen in Niederlausitzer Braunkohlentagebauen*, Habilitationsschrift in Fach Geologie, Brandenburgische Technische Universität Cottbus, Fakultät Umweltwissenschaften und Verfahrenstechnik, Cottbus, März 2003. Диссертационная работа на немецком языке по геологоразведке отвалов бурогольных карьеров. Во вступительной части содержит геологическую карту района и некоторую интересную информацию о геологической истории Нижней Лужицы.
http://www.ub.tu-cottbus.de/hss/hab/fak4/oehmig_r/pdf/diss_oehmig.pdf
- [4] J. R. Kasiński et al. *Geological Map Lausitz-Jizera-Karkonosze and Muskau Arch Geopark as examples of cross-border cooperation of the national geological surveys of Poland, the Czech Republic and Germany*, *Przegląd Geologiczny*, **52**, no. 8/2, 2004
http://www.pgi.gov.pl/pdf/pg_2004_08_2_08a.pdf
- [5] Сайт сорбского музея в Баутцене.
<http://www.museum.sorben.com/>
- [6] Сайт известного сорбского писателя Юрия Брецаана.
<http://www.jurijbrezan.de/>
- [7] Англоязычный сайт с удобным поиском веломаршрутов по Германии и отдельным землям. По каждому из маршрутов можно скачать красочное описание в PDF формате. К сожалению, содержит только самые известные маршруты.
http://www.germany-tourism.de/biking/toursuche_neu_en.html
- [8] Схемы и краткие описания веломаршрутов Верхней Лужицы различной тематики и сложности, включая мелкие и малоизвестные.
<http://www.radwandern-oberlausitz.de/>
- [9] Некоторая информация о веломаршрутах, озёрах и туристических объектах Нижней Лужицы.
<http://www.niederlausitz.de/>
- [10] Схемы и описания веломаршрутов Бранденбурга.
<http://www.reiseland-brandenburg.de/pages/rad.html>
- [11] Сайт велосипедной трассы вдоль Шпрее с множеством сопутствующей информации.
<http://www.spreeradweg.de/>
- [12] Сайт велосипедной трассы «Нижнелужицкое Кольцо» с подробной картой и описанием маршрута.
<http://www.niederlausitzer-kreisel.de/>
- [13] «По следам Крабата» – сайт, посвящённый родине Крабата – героя лужицких сказок. Содержит описание соответствующего тематического веломаршрута.
<http://www.krabatregion.de/>
- [14] *Radwandern in der Lausitz*. Свободно распространяемая брошюра с описаниями веломаршрутов.
<http://www.lausitz.de/Tourismus/de/Download.html>
- [15] Монастырь Мариенштерн («Звезда Марии»).
<http://www.mariensterne.de/>
- [16] Сайт музея угледобычи F60.
<http://www.f60.de/>
- [17] Расположение всех известных каменных крестов в Германии и соседних странах, а также детальнейшая информация о различных формах крестов и расшифровке надписей на них.
<http://www.suehnekreuz.de/>
- [18] Информация о действующих и закрытых карьерах и электростанциях с фотографиями.
http://www.ostkohle.de/html/kw_boxberg.html
- [19] Сайт парка ледниковых валунов в Нохтене.
<http://www.lausitzer-findlingspark-nochten.com/>
- [20] Перечень замков и дворцов Саксонии.
http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Burgen_und_Schlosser_in_Sachsen
- [21] Фотоархив центральной университетской библиотеки в Дрездене.
<http://fotothek.slub-dresden.de>
- [22] Лесная узкоколейка Бад Мускау – Вайсвассер – Кромлау.
<http://www.waldeisenbahn.de/>
- [23] Список тарифных областей Германии.
http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Tarif-_und_Verkehrsverbunde
- [24] Правила провоза велосипедов в общественном транспорте.
http://www.vvo-online.de/de/auto_und_verkehr/fahrrad/index.aspx
- [25] Сайт немецких железных дорог с удобным поиском поездов.
<http://www.db.de>