

Транспортная инфраструктура как образующий фактор культурного ландшафта "Дрезденская долина Эльбы"

Андреев А. А.

Университет Гамбурга, Гамбург, Германия

E-mail: andreevandrey@hotmail.com

Отрезок долины Эльбы в городе Дрезден в 2004 году был признан объектом мирового культурного наследия ЮНЕСКО, но вскоре после этого строительство автомобильного моста через Эльбу посередине защищённой территории вызвало резкую критику со стороны ЮНЕСКО и в 2009 году привело к лишению Дрезденской долины Эльбы звания объекта мирового наследия. Это было отчасти воспринято в обществе и представлено в СМИ как конфликт между культурой и инфраструктурой. Однако исторически транспортная инфраструктура оказала большое влияние на само возникновение ландшафта, признанного в 2004 году достойным быть объектом мирового наследия. Эта статья рассматривает какие составляющие части культурного ландшафта сами являются объектами транспортной инфраструктуры а какие возникли из за развития транспортной инфраструктуры. Данный анализа позволяет оценить, в какой степени культурный ландшафт "Дрезденская долина Эльбы" в том виде, в каком он был признан достойным включению в список мирового культурного наследия ЮНЕСКО, обязан своим возникновением развитию транспортной инфраструктуры. В конце статьи оценивается, можно ли считать парадоксальным тот факт что дальнейшее развитие инфраструктуры в виде строительства моста привело к исключению Дрезденской долины Эльбы из списка мирового наследия.

ключевые слова: Всемирное наследие ЮНЕСКО, транспортная инфраструктура

Transportational infrastructure as a shaping factor of the Dresden Elbe Valley cultural landscape

Andreev A.A.

University of Hamburg, Hamburg, Germany

E-mail: andreevandrey@hotmail.com

A section of the Elbe river valley within the city of Dresden was recognized as a UNESCO world heritage site in 2004, but soon afterwards the construction of a road bridge across the Elbe in the middle of the protected area caused harsh criticism from the UNESCO and in 2009 it led to a de-listing of the Dresden Elbe Valley from the world heritage list. This was occasionally perceived in the society and depicted in the media as a conflict between culture and infrastructure. However, historically transportation infrastructure has contributed greatly to the creation of the cultural landscape that was considered worthy to be a world heritage site in 2004. This paper analyzes which composing parts of the cultural landscape are parts of the transport infrastructure themselves and which were created due to developing transport infrastructure. This analysis will allow to evaluate in how far the cultural landscape "Dresden Elbe Valley" in the shape that was recognized to be worthy of addition to the UNESCO world heritage list is a product of transport infrastructure development. At the end of the paper an estimation is made on whether it can be considered paradoxical that further development of transport infrastructure, namely the construction of a bridge, led to the striking of the Dresden Elbe Valley from that list.

Keywords: UNESCO world heritage, transport infrastructure

Культурный ландшафт "Дрезденская долина Эльбы" (Kulturlandschaft Dresdner Elbtal) является одним из двух объектов, исключённых из списков мирового наследия ЮНЕСКО, и единственным таковым в Германии и Европе. Причиной исключения стало строительство Вальдшлёхенского моста (Waldschlößchenbrücke). Реализация этого проекта вызвала отрицательную реакцию со стороны ЮНЕСКО, в первую очередь, из-за того, что мост разрезал биотопы заливных лугов Эльбы (Elbauen) и нарушал исторически сложившийся городской пейзаж. Также строительство, уже планировавшееся во время подачи заявки Дрездена на принятие в список всемирного наследия, не было хорошо освещено в заявочных документах, а после внесения Дрезденской долины Эльбы в красный список мирового наследия под угрозой местные власти не смогли согласовать планы строительства моста с предложениями ЮНЕСКО о альтернативных вариантах, например, строительстве туннеля [1][6].

В данной работе автор рассматривает, какие из объектов, образующих ландшафт Дрезденской долины Эльбы, относятся к категории транспортной инфраструктуры и насколько развитие транспортной инфраструктуры являлось фактором образования данного культурного ландшафта.

Дрезден получил звание объекта мирового наследия в 2004 году со второй попытки: ранее, в 1989 году, власти ГДР подали запрос на включение в список архитектурного ансамбля центра Дрездена (Dresdner Altstadt) в стиле барокко, однако ЮНЕСКО отвергла эту номинацию, в основном из-за того что оригинальные здания были в значительной степени разрушены в результате бомбардировки Дрездена английской авиацией в 1945 году, а восстановленные объекты не могут быть внесены в список всемирного наследия как не соответствующие критерию аутентичности. В результате первая номинация была отозвана в 1990 году, а следующая номинация охватывала большую территорию и включала ряд иных искусственных и природных объектов кроме архитектурных памятников старого города [6].

Во время номинации Дрезденской долины Эльбы, ей была дана оценка и рекомендация Международного совета по сохранению памятников и достопримечательных мест ИКОМОС (ICOMOS). Дрезденская долина Эльбы была, с одной стороны, представлена в своей целостности, включая разнообразные составные части, и в ней была отмечена взаимосвязанность элементов, образующих растущий и развивающийся городской ландшафт, [3][6] но, с другой стороны, одному из этих элементов, историческому центру Дрездена и его значению для культуры, в частности упоминаниям о его изображениях на картинах Каналетто, была оказана несколько повышенная степень внимания. Как отметил в своей работе Бенедикт

Гайяр (Bénédicte Gaillard), переоценка значения исторического архитектурного ансамбля для ценности культурного ландшафта в целом привела к недооценке влияния, которое оказал Вальдшлёхенский мост и его строительство [1].

Поскольку автомобильный мост является объектом транспортной инфраструктуры, нам представляется важным оценить, какую роль, прямую или косвенную, в формировании культурного ландшафта дрезденской долины Эльбы сыграла транспортная инфраструктура и её объекты.

Культурные ландшафты, как правило, сформированы из нескольких отдельных объектов. В оценке дрезденской долины Эльбы, составленной ИКОМОС в 2004 году и ставшей основой для признания долины как объекта всемирного наследия, перечислено и подробно рассмотрено 22 составных элемента и комплекса, частично пересекающихся и связанных друг с другом, и в совокупности образующих культурный ландшафт [3].

В число этих составных частей входят охраняемый ландшафт "Пойменные Луга и старые протоки Эльбы" (Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen und –altarme“) и ещё два охраняемых ландшафта меньшего размера; два заповедника; три дворцово-парковых ансамбля, ряд архитектурных и ландшафтных комплексов, к которым относится и речной фасад Старого Города (Altstädter Elbfront), некоторые особо примечательные здания, археологические памятники, разбросанные по территории культурного ландшафта, а также четыре объекта, которые можно однозначно отнести к транспортной инфраструктуре: Лаубегастскую верфь (Laubegaster Schiffswerft) вместе с флотилией из девяти речных пароходов, Лошвитцкий мост (Loschwitzer Brücke), а также Лошвитцкую подвесную дорогу (Loschwitzer Schwebbahn) и Лошвитцкий фуникулёр (Loschwitzer Stadtseilbahn) [3].

Базирующиеся в Лаубегасте речные колёсные пароходы (Dampfschifflotte der Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft) составляют крупнейший в мире колёсный речной флот, принадлежащий одному пароходству. В настоящее время они служат в основном для туристических экскурсий, однако они были построены во второй половине 19-начале 20 веков как речные транспортные средства ввиду увеличивающегося пассажиропотока. Суда были неоднократно модернизированы и перестроены по мере развития техники, что делалось в основном на Лаубегастской верфи, которая была основана в 1896 году для технического обслуживания судов и выполняет эти функции и поныне [3].

Лошвицкий мост, известный также как Голубое чудо (Blaues Wunder) благодаря своей окраске, был построен в 1891-93 годах. Он был особо отмечен ИКОМОС, во-первых, как выдающийся памятник техники и архитектуры конца 19 века, во-вторых, как элемент ландшафта, маркирующий переход между преимущественно городским ландшафтом долины ниже по течению и пригородно-сельским выше моста [3].

Лошвицкая подвесная дорога, построенная в 1898-1901 годах и модернизированная в 1984-91 годах, отмечена как памятник техники, а её верхняя станция, оформленная под башню замка чтобы скрыть трубу машинного помещения, удачно вписывается в ландшафт. В настоящее время она входит в систему общественного транспорта Дрездена [3][7].

Лошвицкий фуникулёр, построенный в 1894-95 годах, модернизированный в 1994-95 годах также является памятником техники, а его верхняя станция расположена в непосредственной близости ресторана "Луизенхоф", с террасы которого открывается прославленная в мире панорама долины Эльбы. Фуникулёр был построен владельцами ресторана для подвоза гостей, но впоследствии интегрирован в систему общественного транспорта Дрездена, в которую он входит поныне [3][7].

ИКОМОС отмечал, что три вышеназванных объекта, находящиеся в районе Лошвиц (Loschwitz), расположенные в непосредственной близости друг от друга, вместе образуют уникальный комплекс, характеризующий транспортно-технологическое развитие рубежа 19-20 веков [3].

В целом эти четыре объекта являются примерами успешного взаимовлияния транспортной инфраструктуры и ландшафта. Общей чертой для них является то, что они были созданы в основном в конце 19 века в утилитарных целях: для облегчения движения через реку либо подъёма на возвышенное плато на правом берегу реки, но ко времени приобретения Дрезденской долиной Эльбы статуса всемирного наследия в 2004 году они не просто вписались в ландшафт, но и стали его важными, отчасти неотъемлемыми элементами.

Помимо того, что описанные выше инфраструктурные объекты непосредственно стали составными частями культурного ландшафта Дрездена, с развитием транспортной инфраструктуры связано как возникновение города и приобретение им того значения, которое побудило курфюрстов Саксонии сделать его своей столицей, что повлекло за собой создание многих архитектурных и ландшафтных ансамблей, характеризующих дрезденскую долину

Эльбы, так и формирование современного вида "хребта" культурного ландшафта - реки Эльбы и её берегов.

Место, где возник Дрезден, было перекрёстком трёх важных торговых путей средневековья: реки Эльбы, служившей основным водным путём к Северному морю для территорий в её бассейне, и двух торговых дорог: пути из Мейсена в Чехию и важного торгового пути, проходившего вдоль Рудных гор из Нюрнберга в Краков. Место в будущем центре Дрездена являлось удобным для переправы, что привлекло к нему внимание маркграфов Мейсена, желавших контролировать потоки людей и товаров. Для этого был построен замок, а в 1287 году через Эльбу был наведён первый каменный мост на сегодняшней территории Дрездена, предшественник современного моста Аугустусбрюке (Augustusbrücke) в центре города [1][3]. Наличие каменного моста наряду с привилегиями, поощряющими торговлю, было основным фактором роста города вплоть до 1485 года, когда Дрезден ввиду своего стратегического расположения стал резиденцией саксонского курфюрста [3].

Само нынешнее состояние прибрежных лугов дрезденской долины является результатом масштабных преобразований в середине 19 века, проведённых в результате начала парового судоходства по Эльбе. Русло реки, до того формировавшееся естественным процессом течения и сезонных разливов, было приведено в современное состояние: за исключением острова Пильниц (Pillnitz), в свою очередь ставшего заповедником и одним из отмеченных ИКОМОС элементов культурного ландшафта, все мелкие острова были скрыты либо присоединены к берегу методом засыпки отделявших от него протоков. Песчаные и каменистые отмели были ликвидированы, а мелкие ответвления реки отрезаны для создания стабильного фарватера. В результате Эльба стала глубокой, равномерно широкой рекой, обрамлённой на заметной части ставшего объектом культурного наследия отрезка широкими заливными лугами [2].

Таким образом, можно говорить, что сама река Эльба, будучи осью всего ландшафта, на всём протяжении Дрезденской долины является объектом транспортной инфраструктуры.

Формирование в конце 19 века некоторых из отмеченных ИКОМОС как составных частей культурного ландшафта ансамблей окраинных районов, в то время ещё пригородных деревень, стало возможным благодаря соединению их с историческим центром города транспортной инфраструктурой, дорогами и общественным транспортом [2][5].

Так Лаубегаст (Laubegast), вошедший в состав города Дрезден в 1921 году, возник как деревня в 13 веке на месте, удобном для переправы через Эльбу, и в его нынешний архитектурный ансамбль входит построенное в 1733 году здание паромной переправы. Современный уникальный колорит исторического центра Лаубегаста, который перечислен ИКОМОС в числе 22 элементов культурного ландшафта, где полудеревянные дома 18-19 века соседствуют с виллами и клубными зданиями конца 19 века и городскими домами 20 века, является результатом урбанизации, ставшей возможной благодаря проведению трамвая обеспечившего быструю связь деревни с центром Дрездена и прокладке водопровода [2].

Возникновение набережного ансамбля в Блазевице (Blasewitzer Elbufer) также было обеспечено развитием транспорта. Как и Лаубегаст, деревня Блазевиц возникла у переправы через Эльбу, на месте где впоследствии был построен мост Голубое чудо. В конце 19 века Блазевиц быстро преобразился в квартал вилл и коттеджей, гармонично вписывающихся в ландшафт. Этому развитию предшествовала прокладка туда через располагавшийся между Блазевицем и Дрезденом Блазевицкий лес вместо грунтового тракта современной дороги с линией конки, впоследствии преобразованной в поныне действующую трамвайную линию. В состав отмеченного ЮНЕСКО ландшафта вошёл не весь Блазевиц, а лишь его прибрежная часть, которая сформировалась в 1890-е годы вследствие строительства Лошвицкого моста. Центральной точкой района стала площадь Шиллерплатц, расположенная у левобережного конца моста. [2][5] На противоположном берегу Эльбы строительство Лошвицкого моста, вместе с фуникулёром и подвесной дорогой, способствовало застройке Лошвицкого плато, которое хотя и не входило в состав объекта мирового наследия, но частично входило в прилегающую буферную зону [2][4].

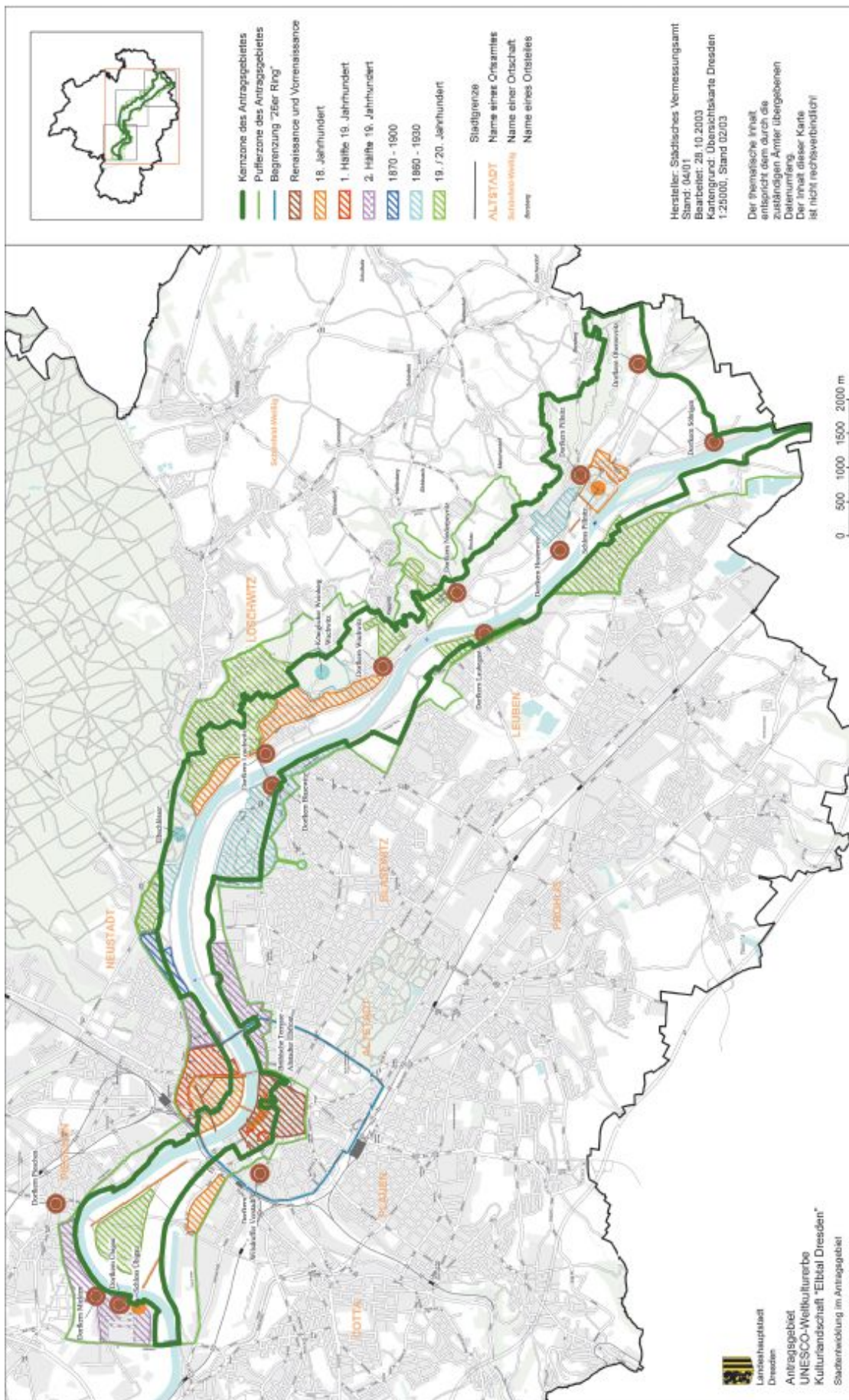
В целом можно сказать, что возникновение культурного ландшафта Дрезденской долины Эльбы в том виде, в котором он в 2004 году был признан достойным включения в список мирового культурного наследия ЮНЕСКО, в значительной степени стало результатом развития транспортной инфраструктуры на этой территории.

Ввиду этого может показаться парадоксальным, что уже через два года после приобретения статуса мирового наследия Дрезденская долина Эльбы была внесена в красный список мирового наследия, а ещё через три года вычеркнута из списков мирового наследия из-за дальнейшего развития, а именно строительства моста.

Со стороны это может показаться желанием ЮНЕСКО законсервировать объект в его состоянии на момент приобретения статуса всемирного наследия, но если рассмотреть историю конфликта вокруг Вальдшлэсхенского моста, то оказывается, что помимо собственно строительства моста, гнев ЮНЕСКО вызвало недостаточное освещение темы уже планировавшегося мостостроительства во время подачи заявки, воспринятое как злой умысел. Однако представляется более вероятным, что власти Дрездена и даже эксперты ИКОМОС, составлявшие экспертизу, недооценили значение транспортной инфраструктуры для ландшафта в целом и в результате посчитали проект нового моста несущественным [1][6].

ЮНЕСКО, посчитав строительство Вальдшлэсхенского моста недопустимо серьёзным воздействием на существующий ландшафт, одновременно рассмотрело альтернативные варианты, включая строительство моста иной формы, строительство ряда меньших по размеру мостов и строительство туннеля, сочло в 2008 году строительство на том же месте иного инфраструктурного объекта, а именно туннеля, приемлемой альтернативой. Это предложение не было принято немецкой стороной ввиду ряда причин в основном экономического, экологического и юридического характера, обширно рассмотренных в ряде тематических работ. Для данной статьи достаточно отметить, что к утрате Дрезденской долиной Эльбы статуса мирового наследия привело не развитие транспортной инфраструктуры как таковое, а то, в какой форме оно было реализовано [1][6].

Транспортная инфраструктура вблизи объектов всемирного наследия часто изменяется и развивается, с одной стороны из-за того что эти объекты расположены в развивающейся населённой местности, с другой стороны потому что включение в список всемирного наследия нередко способствует увеличению потока туристов к объекту. Вследствие этого, можно сказать, что для избежания подобных случаев в будущем, при подаче заявок в ЮНЕСКО на включение объектов и ландшафтов в список мирового наследия, а также при планировке развития транспортной инфраструктуры на территории объектов мирового наследия ЮНЕСКО и вблизи них стоит внимательнее рассмотреть, какую роль транспортная инфраструктура сыграла для их возникновения. Правильное осознание масштаба этого влияния помогло бы избежать недооценки с столь серьёзными последствиями, как в случае Дрездена.



Карта 1. Объект всемирного наследия "Дрезденская долина Эльбы" в 2004 году
 Источник: Roch, I., 2006, С.189

Список источников:

1. Gaillard, B. (2014): *Conflictive delisting process of a World Heritage Site in Germany: the case of the Dresden Elbe Valley*. Cottbus
2. ICOMOS (Ed.) (2003): *Evaluation in nomination file, Dresden Elbe Valley (Germany) No. 1156*. Paris
3. Landeshauptstadt Dresden (Ed.) (2014): *Landschaftsplan der Landeshauptstadt Dresden. Entwurf (Stand: Juni 2014)*. Dresden
4. Roch, I. (2006): *Entwicklung der Kulturlandschaft "Elbtal Dresden"*. In: Matthiesen, U. (Ed.); Danielzyk, R. (Ed.); Heiland, S. (Ed.); Tzschaschel, S. (Ed.); Akademie für Raumforschung und Landesplanung - Leibniz-Forum für Raumwissenschaften (Ed.): *Kulturlandschaften als Herausforderung für die Raumplanung : Verstaendnisse - Erfahrungen – Perspektiven*. (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, vol. 228) pp. 182-196. Hannover
5. Roch, I. (2012): *Entwicklungs- und Steuerungsprozesse bei der Herausbildung der Kulturlandschaft Oberes Elbtal um Dresden*. In: Schenk, W. (Ed.); Kühn, M. (Ed.); Leibenath, M. (Ed.); Tzschaschel, S. (Ed.); Akademie für Raumforschung und Landesplanung - Leibniz-Forum für Raumwissenschaften (Ed.): *Suburbane Raeume als Kulturlandschaften*. (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, vol. 236) pp. 340-377. Hannover
6. Schoch, D. (2014): *Whose World Heritage? Dresden's Waldschlößchen Bridge and UNESCO's Delisting of the Dresden Elbe Valley*. In: *International Journal of Cultural Property* (2014) 21: pp.199–223.
7. Zhang, Y. (2003): *Vergleich der Verkehrsentwicklung in deutschen Großstaedten und Shanghai sowie Herleitung von Handlungserfordernissen*. Munich