

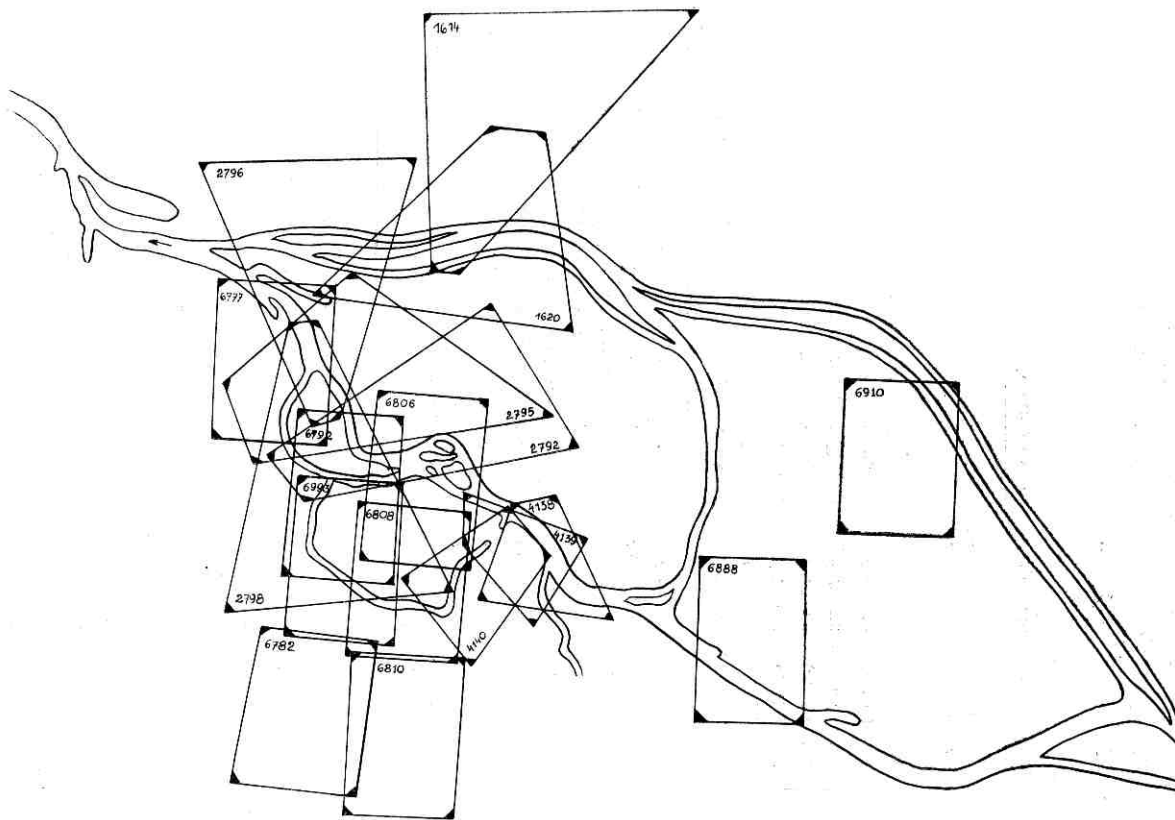
EDWARD TOMASZEWSKI

Uniwersytet Wrocławski
Uniwersytet Śląski**NIEKTÓRE DZIELNICE WROCŁAWIA
W ŚWIELE ZDJĘĆ LOTNICZYCH
Z LAT 1925—1929**

W bieżącym roku odnaleziono w starych archiwach kartograficznych serię zdjęć lotniczych, wykonanych przez Instytut Lotniczo-Kartograficzny we Wrocławiu (Aerokartographisches Institut A.G. — Breslau) w latach 1925—1929. Walory historyczne dokumentu są dla urbanisty wprost nieocenione. Również dla geografa wspomniane zdjęcia mają nieprzemijającą wartość. W historii kartografii urbanistycznej można zdjęcia lotnicze przyrównać jedynie do dawnych sztychów i panoramicznych obrazów, zdobiących teraz muzea i galerie sztuki. Porównanie to w obecnej chwili, gdy fotointerpretacja stała się instrumentem badawczym, nie jest już aktualne. Zdjęcie lotnicze daleko wyprzedziło malarską wizję artysty. Dało bowiem dokument wierny, wymierny, obiektywny i niezmiernie precyzyjny, czego nie można powiedzieć o technice malarskiej.

Trzeba od razu zaznaczyć, że omawiane zdjęcia lotnicze są tylko fragmentem jakiegoś większego zbioru, ponieważ ich rozmieszczenie na planie miasta (rys. 1) świadczy o systematycznie wykonanym nalocie kartograficznym. Z owego zbioru pozostało jedynie 9 zdjęć pionowych w podziałce około 1 : 8000, podczas gdy tylko dla centralnej części Wrocławia należałoby ich mieć przynajmniej 120, uwzględniając jedynie częściowe pokrycie stereoskopowe (40%).

Jak wynika ze skorowidza (rys. 1), oprócz pionowych zdjęć kartometrycznych istnieje jeszcze dalszych 9 zdjęć lotniczych skośnych, a nawet typowo panoramicznych, czyli z widocznym horyzontem. Skala tych zdjęć jest bardzo zróżnicowana: I plan około 1 : 1000, II plan około 1 : 4800, III plan około 1 : 25 000. W tym miejscu należy jednak powrócić do chronologicznego zapisu tegoż zbioru, bez względu na charakter omawianych zdjęć.



Rys. 1. Zasięg zdjęć lotniczych Wrocławia na tle planu miasta

Nie natrafiłem na bliższe dane dotyczące samej firmy wrocławskiej, nazywanej w skrócie „Aki”, ani też na zasięg jej działania. Najlepiej jednak o niej świadczy doskonała jakość oryginalnych odbitek stykowych. Cały zbiór liczy w tej chwili 18 zdjęć o formacie 17×12 cm. Każde zdjęcie posiada numerację w prawym dolnym rogu, pisaną ręcznie wraz z monogramem „Aki”. Na odwrocie każdego zdjęcia jest stempel firmowy i data wykonania, wypisana starannie tuszem lub datownikiem. Zestawienie wszystkich zdjęć podaje tabela 1.

Tabela 1

Zestawienie zdjęć lotniczych wykonanych w latach 1925—1929

Numer zdjęcia	Data wykonania	Kąt osi kamery	Obiekt fotografowany
Aki 1614	17 VII 1925	skośny	Karłowice od północy
Aki 1620	17 VII 1925	skośny	Karłowice od południa
Aki 2792	5 VII 1926	skośny	Kępa Mieszczańska, ul. Ks. Witolda
Aki 2795	5 VII 1926	skośny	Kępa Mieszczańska, Klęczków
Aki 2796	5 VII 1926	skośny	Kępa, Odra, Popowice, Różanka
Aki 2798	5 VII 1926	skośny	Kępa Mieszczańska, Stare Miasto
Aki 4138	5 V 1927	skośny	Al. Słowackiego, park Panorama
Aki 4139	5 V 1927	skośny	Muzeum Narodowe, klasztor Bernardynów
Aki 4140	5 V 1927	skośny	pl. Powstańców Warszawy
Aki 6777	VIII 1929	pionowy	Kępa Mieszczańska, Szczepin
Aki 6782	VIII 1929	pionowy	pl. i ul. Powstańców Śląskich
Aki 6792	VIII 1929	pionowy	rynek, pl. Solny, ul. Odrzańska
Aki 6793	VIII 1929	pionowy	fosy: dawna i współczesna, Ratusz
Aki 6806	VIII 1929	pionowy	wyspy: na Piasku, Stodowa, Bielarska
Aki 6808	VIII 1929	pionowy	ul. Świdnicka, opera
Aki 6810	VIII 1929	pionowy	dzielnica Huby, dworzec kolejowy
Aki 6888	VIII 1929	pionowy	Hala Ludowa, ZOO
Aki 6910	VIII 1929	pionowy	stadion olimpijski

Na podstawie danych zamieszczonych w tabeli można stwierdzić, że w miarę upływu czasu wzrastały ambicje wykonawców zdjęć. Po czterech latach od początkowej, panoramicznej serii zdjęć wykonano już normalne, doskonale technicznie zdjęcia kartometryczne, pionowe, z precyzyjnie funkcjonującym systemem przesuwu taśmy filmowej. Była to już normalna kamera automatyczna, zaopatrzona w 8 znaczków tłokowych i okienko do wypisania kolejnego numeru zdjęcia.

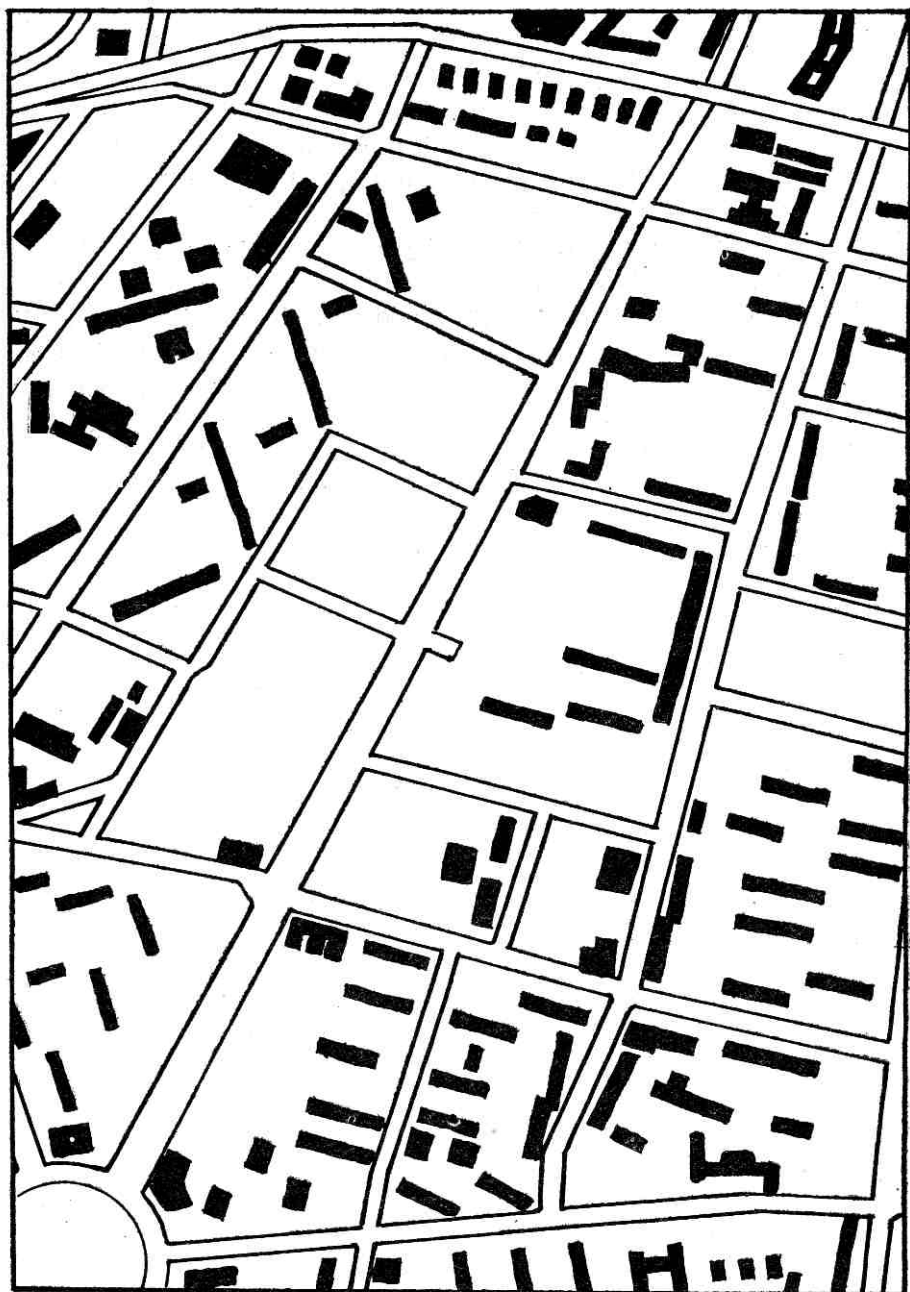
Omawiając serię zdjęć, różniących się datami wykonania, należy podkreślić, że zarówno pierwsze, jak i ostatnie zdjęcia stanowią obfity zbiór informacji, rzucający wiele światła na charakter użytkowania ziemi, na zmiany niektórych elementów środowiska geograficznego, jak hydrografia, szata roślinna miasta i jego przedmieść. Odrębne studium stanowiłaby analiza zmian architektonicznych i przestrzennych miasta. Tak się szczęśliwie złożyło, że tereny najbardziej dotknięte działaniami wojennymi (lu-

ty — maj 1945 rok), a więc położone na południe od linii kolejowej, znalazły się w zasięgu kamery lotniczej w 1929 roku. Stan i charakter budownictwa mieszkalnego dzielnicy Krzyki, utrwalony w 1929 roku, mógłby służyć do niezmiernie szczegółowych studiów (fot. 1). Była to bowiem zabudowa z XIX wieku, ogromnie zagęszczona, zatłoczona nawet w obrębie podwórek i nie posiadająca wiele zieleni ulicznej. Stan współczesnej zabudowy jest widoczny na rys. 2. Linie komunikacji tramwajowej, porównane z planem współczesnej sieci tramwajowej, wykazują większy jej rozwój przed 50 laty niż obecnie. Dotyczy to gęstości sieci tramwajowej, ponieważ częstotliwość kursowania pociągów tramwajowych nie jest widoczna na zdjęciach o tak małym pokryciu stereoskopowym. Tym niemniej liczba pociągów tramwajowych, widocznych na niektórych zdjęciach jest duża (na odcinku 1 km 8 dwuwagonowych pociągów!). Chcąc stosunkowo wiernie omówić różnice wyglądu miasta w odstępie pół wieku i do tego tak znacznie zmienionego współczesnym budownictwem i zagospodarowaniem terenu (fot. 2), trzeba by po prostu wydać album ze zdjęciami lotniczymi obu okresów lub porównać te same wycinki miasta. Obecna wielkość zbioru dawnych zdjęć lotniczych nie obejmuje jednak innych dzielnic miasta, również od podstaw przebudowanych i inaczej zaplanowanych.

Tymczasem do łatwo zauważalnych różnic należy stan czystości wód Odry, które służyły w 1927 roku do kąpeli. Liczne kąpieliska nadbrzeżne, dobrze ogrodzone, zapewniały stały przepływ bieżącej wody rzecznej. Ciekawe położenie miały wielkie, otwarte kąpieliska rzeczne, ogrodzone, wyposażone w pomosty, tuż za słynnymi młynami wodnymi „Maria” i „Klara”, gdzie szybki ruch wody spadającej z turbin był dodatkowo atrakcyjny w wolno na ogół płynącej Odrze.

Innym łatwo dostrzegalnym zjawiskiem jest stopień wykorzystania rzeki w żegludze śródlądowej. W obrębie omawianych zdjęć, szczególnie w części zachodniej, widoczne są liczne barki rzeczne, ładowne i puste, płynące samodzielnie z prądem lub czekające na załadunek przy nadbrzeżach, dobrze zaopatrzonych w urządzenia przeładunkowe do różnego typu towarów masowych. Ożywienie ruchu żeglugowego jest znaczne, a system przepustów i śluz potwierdza tę opinię. Rzeka Odra stanowiła również atrakcyjną strefę rekreacyjną, czego dowodem są (oprócz wspomnianych już kąpielisk) liczne przystanie wodne z wieloma zacumowanymi łodziami i motorówkami. Zagospodarowanie brzegów rzeki i ruch na drogach prowadzących do rzeki i wzdłuż jej brzegów świadczy o dużym znaczeniu, jakie Odra miała przed pół wiekiem.

Zagospodarowanie rozległych teras rzeki po prawej stronie Odry, widoczne na panoramicznych zdjęciach z Karłowic (fot. 3), było znikome. Tuż za zabudowaniami klasztoru, szkoły i kościoła rozciągały się bezkresne pola orne, urozmaicone kępami leśnymi zajmującymi drobne dolinki rzeczne.



Rys. 2. Stan współczesnej zabudowy Wrocławia



Fot. 1. Wrocław-Krzyki: pl. i ul. Powstańców Śląskich (VIII 1929 rok)



Fot. 2. Dawny przebieg podwójnej linii fos przy ul. Podwale i Złote Koło oraz ul. Świdnicka (VIII 1929 rok)



Fot. 3. Stan zieleni miejskiej na północ od Odry w dzielnicy Karłowice (17 VII 1925 rok)

Fot. 4. Al. Słowackiego, Muzeum Narodowe, klasztor Bernardynów (5 V 1927 rok)



Zdjęcia panoramiczne, łatwe do interpretacji i identyfikacji, ukazują wyraźnie stan rozwoju zieleni miejskiej, a szczególnie drzew przy ulicach i w parkach miejskich (nad fosą, w Karłowicach — fot. 3, koło Muzeum Narodowego). Były to drzewa niskie, młode, nie rzucające wielkiego cienia. Wyjątek stanowią parki i ogrody przyklasztorne, a także nadbrzeża Odry koło kąpielisk oraz na wyspach i kępach śródrzecznych, jak i wzdłuż fosy miejskiej. Inne też były wówczas mosty przez Odrę i przez jej liczne koryta, z wyjątkiem Mostu Grunwaldzkiego.

W dziedzinie architektury i użytkowania placów miejskich uderza zupełnie inne prowadzenie szlaków dla pieszych. Są one bardzo funkcjonalne, na ogół prostolinijne i odpowiednio szerokie. Innym ciekawym zjawiskiem jest liczba pomników i dekoracyjnych obiektów pamiątkowych, które zdobiły każdy plac oraz odpowiednio położone wolne miejsca w parkach i ogrodach. Stanowiło to dobry znak orientacyjny dla każdego mieszkańca, ponadto znacznie ułatwia obecnie interpretację topograficzną.

Do obiektów szpecących miasto, dobrze widocznych na zdjęciach skośnych, należą wysokie kominy fabryczne, których częste występowanie zaznacza się na lewym brzegu Odry, na zachód od centrum.

Najistotniejszą różnicą w stosunku do dzisiejszego obrazu miasta jest zmiana przebiegu sieci ulicznej. Szczególnie w dzielnicach: Grabiszyniek, Krzyki i Huby zniknęło wiele ulic łączących główne arterie komunikacyjne między sobą, jak ul. Powstańców Śląskich i ul. Ślężną (rys. 2). W wyniku zniszczeń wojennych i powojennej odbudowy nie pozostał ślad pewnych ulic, które nawet współczesny plan miasta Wrocławia jeszcze powtarza (fot. 4).

Mimo że celem tej notatki nie było zajmowanie się zmianami osadnictwa miejskiego lub ubytkiem substancji mieszkaniowej, to jednak nie sposób nie wspomnieć o tym, że na przykład Powszechny Dom Towarowy był właśnie — podobnie jak gmach Poczty Głównej — w trakcie budowy. Na miejscu obecnej Wojewódzkiej Rady Narodowej przy pl. Powstańców Warszawy znajdowało się składowisko materiałów budowlanych i fabryka wyrobów drzewnych. Ogród Zoologiczny jest skromnym, rzadko za-drzewionym obszarem z kilkoma zaledwie pawilonami.

Tak więc przypadkowa dokumentacja fotograficzna z okresu intensywnej działalności ludzkiej jest walorem o dużej randze historyczno-gospodarczej, jakiego nie znajdziemy w żadnym opisie słownym. Nowe funkcje miejskie, jakie Wrocław podjął w 1945 roku, mogą stanowić kolejny etap studiów, i to prowadzonych zarówno za pomocą nowych zdjęć lotniczych pionowych, jak i skośnych. Należałoby postarać się odnaleźć resztę zdjęć, aby obraz Wrocławia sprzed pół wieku posiadał pełną dokumentację wizualną. Jest to potrzebne do współczesnego, nowoczesnego planowania urbanistycznego na podstawie elementów środowiska geograficznego.

EDWARD TOMASZEWSKI

**CERTAIN DISTRICTS OF WROCLAW EXAMINED IN THE LIGHT
OF AERIAL PHOTOGRAPHS TAKEN IN 1925—1929**

S u m m a r y

Aerial photographs of Wrocław taken in the years 1925—1929 and recently discovered among some old documents, although only a small part (18 photographs) of a larger collection, represent an interesting documentation of the city as it was half a century ago. In the mean time Wrocław was almost completely destroyed during wartime hostilities. Certain elements of the geographical environment, in particular hydrography and vegetation, form an interesting example of the changes wrought by man. Very noticeable is the purity of the Odra waters and their functional utilisation.

For town planners and urban architects these historic photographs are a priceless source of knowledge of the old Wrocław. Of particular interest are the large scale panoramic photographs since they show up topographic details which are easy to identify. It would be of value to discover the remainder of the photographic collection, forming an invaluable geographical and urban development document.

EDWARD TOMASZEWSKI

**QUELQUES QUARTIERS DE WROCLAW À LA LUMIÈRE DE VUES
AÉRIENNES DANS LES ANNÉES 1925—1929**

R é s u m é

Les vues aériennes de Wrocław des années 1925—1929, retrouvées dans de vieux documents bien qu'elles ne constituent qu'un fragment (18 pièces) d'une collection plus grande, sont un document intéressant de la ville, il y a 50 ans. Wrocław fut complètement détruit pendant la guerre. Les éléments du milieu géographique, et en particulier l'hydrographie et la flore sont un exemple intéressant des changements faits par l'homme. On est frappé par la propreté des eaux d'Oder et son utilisation fonctionnelle.

Pour un urbaniste les vues aériennes à caractère historique sont un document inappréciable pour la connaissance de Wrocław d'autrefois. Les vues panoramiques à grandes échelles sont particulièrement intéressantes car elles montrent les détails topographiques faciles à identifier. Il faudrait trouver le reste de cette collection constituant un document géographique et urbaniste précieux.