



Miasto jako dziedzictwo kulturowe. Historyczne zdjęcia lotnicze w rozpoznaniu strategii konserwatorskich

*Town as cultural heritage. Historic aerial photographs
in investigating conservation strategies*

Adam LOKŚ
Włodzimierz RĄCZKOWSKI

Instytut Archeologii
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Abstract:

The purpose of this paper is to demonstrate suitability of historic aerial photographs for the identification of urban conservation strategies in Poland after World War II. Legal regulations on heritage protection are discussed and the historic photographs - on which urban spatial structures are visible – are compared with modern aerial photographs. The discussed regulations and their social and political contexts led to identification of several practices. Many ? Some towns were viewed as German heritage. There was also a trend to unify and typify construction projects, to change spatial functions of town parts and to eliminate some elements from the town spatial structure. These practices are illustrated by the cases of Brzeg Dolny, Koźmin Wielkopolski, Lubiąż, Sławno, Ścinawa and Śmigiel. Our studies have affirmed that historic aerial photographs are highly suitable for the recording of landscape changes and activities of institutions responsible for urban heritage. They also demonstrate that there has been no devised model of conservation policy in Poland after World War II. The cultural heritage of every town should be approached on its own terms together with individual decisions taken and their social and political contexts.

Key words: historic aerial photographs, urbanism, heritage protection, Poland

Słowa kluczowe: historyczne zdjęcia lotnicze, urbanizm, ochrona dziedzictwa, Polska

Summary

The purpose of this paper is to demonstrate suitability of historic aerial photographs for the identification of urban conservation strategies in Poland after World War II. Legal regulations on heritage protection are discussed and historic photographs – on which urban spatial structures are visible – are compared with modern aerial photographs. The question, we try to answer, is whether and to what extent historic aerial photographs are useful for research on urban conservation policy.

In Poland, the first heritage conservation regulation was the 1918 decree on cultural heritage protection issued by the Regency Council of the Kingdom of Poland, which in 1928 was replaced by a regulation issued by the then President of Poland. Both documents concentrated on inventories of cultural objects. Protection of urban structures was not a priority. In the 1950s and 1960s, several institutions endeavoured to compile urban inventories comprising historic documents, iconographic representations and inventories of heritage objects and sites. These urban inventories were

to be used while assessing the value of historical objects and applying for maintenance funding. However, in practice, the regulations in force were applied to towns selectively and no uniform conservation strategy has been developed.

First aerial photographs were taken in the mid-19th century and since then they have captured various urban spaces. For heritage conservationists, they are a valuable resource documenting structures and changes in urban land uses. In Poland, the value of aerial photographs has been recognized in landscape archaeology. However, their value for cultural heritage protection has not yet been recognized. In this context it should be mentioned that in 1966-1970, many aerial photographs of Polish towns were taken which document rebuilding activities after World War II.

After World War II ended, new frontiers of Poland were established. At the time, approaches to the heritage of Polish towns varied. The assessment or valuation of urban heritage had an impact on the reconstruction and conservation of town layouts. Our comparisons of historical and modern documents and other data have led to identification of several phenomena which describe conservation strategies for urban heritage sites. These phenomena refer to the presence of German heritage, a trend to unify and typify construction projects, to change spatial functions of selected urban spaces and to eliminate some elements from the town spatial structure.

Towns judged to be historically Polish were identified with Polish heritage and towns whose roots were not Polish were not. In this second group of towns, especially German towns were not assessed to be of historic value but there were exceptions. The town of Lubiąż is one. Using an aerial photo mosaic from 1941, we have demonstrated that there the hospital for mentally ill has survived till today in its original form. We have discussed and illustrated developments in towns valued negatively which was often the case in the so-called Regained Territories (northern and western Poland). Examples are Sławno and Ścinawa. In the case of Sławno, three processes overlapped and typified its urban structure. These were: activities related to the rebuilding of Warsaw (buildings which did not suffer much war-damage were dismantled to recover bricks), the presence of German architecture from the turn of the 19th and 20th centuries (ethically foreign elements not recognised as heritage), and physical urban regeneration projects in which multi-family structures built as infill clashed architecturally with older, existing buildings. These processes significantly changed the urban landscape of Sławno as a comparison of a German photomap from 1993 with recently taken aerial photographs has revealed. The fate of Ścinawa was similar though in its case war-damage played a great role. A comparison of aerial photographs reveals changes in the town market square and structures which disappeared from the urban landscape.

Historic photographs can also be used in research on functional changeability of some urban spaces and

related activities of conservationists. We have analysed the history of Śmigiel told by aerial photographs. Śmigiel is exceptional because as a result of historic and urban developments it had two market squares as an aerial photomap from 1940 reveals. In current aerial photographs the former markets are crossed by wide roads. They are no longer the heart of the town life and the principal shopping areas. These functions are gone. The new one is transport.

Another issue we discuss is the lack of protection of buildings of lesser historic value. This issue is illustrated with our analysis of historic aerial photographs of the town of Koźmin Wielkopolski. In the 1970s, the old synagogue was demolished because it had no owner and was not protected by law. This was also the fate of the neo-Gothic church.

We have also been interested in landscape changes resulting from huge industrial projects. One of them was executed in Brzeg Dolny. There Anorgana GbmH was located. Oldest structures of this factory (chemical weapons) date back to 1938. In the 1960s and 1970s, they did not qualify for protection. Nevertheless they have survived in a relatively good condition. The reason was that after World War II it was decided to adapt them to serve Polish chemical industry (today PCC Rokita).

The most important conclusion from our research is that in post-war Poland there was no uniform conservation policy on protection of urban historical areas. Identification of individual components of the architectural heritage was not rule-governed as in the early 1960s regulation were not coherent. In 1962, a parliamentary Act on protection of cultural heritage was enacted. Local authorities became responsible for the creation of heritage inventories. This made the situation worse as decisions were made by people who often were not competent. Today, analyses of historic and current aerial photographs can contribute to studies of urban developments and processes. Various components of urban landscapes can be analysed: individual buildings, historical urban designs, and suburbia developments.

Wprowadzenie

Układy urbanistyczne to często efekt setek lat ludzkich działań. Kolejne decyzje budowlano-inwestycyjne, zmiany własnościowe i społeczne, dramatyczne wydarzenia (np. wojny, pożary) kształtowały przestrzeń miasta kumulując w niej dziedzictwo historyczne. Nie może zatem dziwić, że jako miejsce intensywnych przeszłych działań w miastach zsyntetyzowane jest wieloaspektowe dziedzictwo kulturowe. Same w sobie miasta są dziedzictwem kulturowym. Patrząc zatem z perspektywy instytucji odpowiedzialnych za ochronę i zarządzanie dziedzictwem kulturowym powinny być one obszarem szczególnego zainteresowania. Można sobie zadać pytanie: czy rzeczywiście były i są?

Już pobieżny ogląd stanu zachowania miast pokazuje, że strategie ochrony najczęściej dotyczą działań

odnoszących się tylko do pewnych ich elementów: dzielnic, budynków, mostów, nawierzchni ulic, parków, mostów itp. Tym samym miasto jako przestrzeń o charakterze palimpsestu jest atomizowana. Niewiele jest projektów podejmujących działania związane z ochroną całych układów urbanistycznych. Oczywiście znaleźć możemy wpisy do rejestru zabytków układów miejskich, lecz dotyczy to w zdecydowanej większości średniowiecznych centrów miast lub tylko nawarstwień archeologicznych. Późniejsze etapy rozwoju przestrzennego są bardzo często pomijane.

Podstawą analizy układów urbanistycznych są najczęściej materiały kartograficzne i ikonograficzne. W zależności od skali pozwalają one na mniej lub bardziej szczegółową analizę zmian zachodzących w miastach. W praktyce służb konserwatorskich zdjęcia lotnicze nie odgrywały istotnej roli, choć pojawiały się takie postulaty. W prezentowanym tekście chcielibyśmy odpowiedzieć na pytanie: w jakim stopniu historyczne materiały fotolotnicze mogą być przydatne w badaniach strategii konserwatorskich w odniesieniu do układów urbanistycznych? Tym samym nie będziemy się skupiać na problematyce zmian układów miejskich w ramach procesów historycznych zachodzących w miastach i możliwości ich obserwacji w rozmaitych materiałach źródłowych, lecz na wpływie koncepcji konserwatorskich na ich obecny kształt i formy ochrony. Punktem wyjścia będą zatem z jednej strony regulacje prawne, a z drugiej dostępne historyczne materiały fotolotnicze.

Układy miejskie w polityce konserwatorskiej

Przepisy prawa stanowią ramy dla formułowanych strategii konserwatorskich. Z jednej strony odzwierciedlają one kształt refleksji na temat dziedzictwa kulturowego, a z drugiej wpisują się w dominujące nurty ideologiczne i polityczne. Służby konserwatorskie są zatem odpowiedzialne za respektowanie prawa w zakresie ochrony zabytków. Równocześnie poprzez doświadczenie i stosowane praktyki współtworzą warunki zarysowywania strategii działania i nowych przepisów prawnych.

Wraz z kształtowaniem prawa i działań służb konserwatorskich w obszarze dyskursu dotyczącego ochrony dziedzictwa kulturowego pojawiły się dwie fundamentalne kwestie: inwentaryzacji i waloryzacji. Zagadnienie inwentaryzacji rodziło istotne problemy dotyczące definicji zabytku i jego cech oraz sposobów dokumentowania. Natomiast waloryzacja miała prowadzić do odpowiedzi na pytania dotyczące wartości naukowej, ale też takiej, która wpisuje się w budowanie tożsamości społeczeństwa w różnych perspektywach ideologicznych i politycznych. Dialog pomiędzy tymi obszarami kształtował praktyki konserwatorskie już od XVIII wieku.

Przyjmuje się, że punktem wyjścia refleksji i praktyki konserwatorskiej związanej z ochroną zabytków było monumentalne dzieło Kazimierza Stronczyńskiego z lat 1844-1855 (np. Kowalczyk 2007; Lewicki 2011).

Była to inwentaryzacja zabytków obejmująca opisy i ilustracje. Nacisk na zagadnienia inwentaryzacyjne kontynuowany był w II Rzeczypospolitej. Już w dekreście Rady Regencyjnej o opiece nad zabytkami sztuki i kultury (Dziennik Praw nr 16, poz. 36 z 8.11.1918 roku) akcent położony był na potrzebę tworzenia inwentarza zabytków (Art. 5) jako podstawy podejmowania działań administracyjno-ochronnych. Bardzo podobny zapis oraz zasady działania znalazły się później w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej o opiece nad zabytkami z 6.03.1928 roku (Dziennik Ustaw nr 29, poz. 265). Dodatkowo, 24.10.1936 roku Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego wydało okólnik nr 113 o ochronie charakteru miast starych i dzielnic staromiejskich, który obligował wojewodów do sporządzenia wykazu miast, które można uznać za zabytkowe (Bergman 1991). Na podstawie wszystkich tych dokumentów sformułowano w okresie II Rzeczypospolitej ogólne zasady i kryteria tworzenia inwentarza zabytków. Formułowane wobec niego (tzn. inwentarza) cele były dwojakie: 1) spis administracyjny pozwalający na wywiązywanie się administracji państwowej z obowiązków w zakresie ochrony zabytków oraz 2) opis o charakterze naukowym (Konopka 2012: 10). Dopiero wiedza o zabytku pozwala bowiem na podejmowanie racjonalnych decyzji w zakresie ochrony.

Ustawa o ochronie dóbr kultury i o muzeach z 15.02.1962 roku (Dziennik Ustaw Nr 10, poz. 48) stanowiła, że ochronie podlegały obiekty wpisane do rejestru zabytków (Art. 4, pkt 1). Inicjatywa związana z wpisem do rejestru zabytków należała do wojewódzkich konserwatorów zabytków oraz prezydentów powiatowych i miejskich rad narodowych. Organy te podejmowały decyzje co „zasługuje na wciągnięcie do rejestru zabytków” (Art. 13, pkt 2). Taki zapis pozwalał na dowolną interpretację wartości znajdujących się w inwentarzach zabytków. Według M. Konopki (2012: 10) ta koncepcja inwentaryzacji miała „[...] służyć ochronie zabytków, a – jak się okazało – posłużyła jako kamuflaż dla ograniczenia zakresu zainteresowania i interwencji państwa wobec tysięcy obiektów znacznej wartości”.

Taki krótki zarys podstawowych aktów prawnych dotyczących ochrony zabytków nie odpowiada wprost na pytanie o zabytkowy charakter układów urbanistycznych i sposoby ich traktowania. W opracowaniu Kazimierza Stronczyńskiego zabytkami były z reguły obiekty architektoniczne (np. zamki, kościoły, pałace), a także tzw. zabytki ruchome. Układy urbanistyczne formalnie znalazły się w obszarze zainteresowań służb konserwatorskich dzięki zapisowi w dekreście Rady Regencyjnej o opiece nad zabytkami sztuki i kultury (Dziennik Praw nr 16 z 8.11.1918 roku), w którym znajduje się zapis, że za zabytki nieruchome mogą być też uznane: „[...] grupy budowli, wybitne pod względem estetycznym i znamienne bądź dla całych miast, osad, wsi, bądź dla ich dzielnic” (Art. 12, pkt e) oraz „[...] na gruncie dochowane do dziś rozplanowania starych miast i dzielnic staromiejskich wraz z dawnymi, historycznymi nazwami ulic i placów” (Art. 12, pkt f). Praktycznie

identyczne zapisy znalazły się w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej o opiece nad zabytkami z 6.03.1928 roku (Art. 2, pkt 5, 6). W publikacjach dotyczących ochrony zabytków (inwentarze topograficzne zabytków) uwaga autorów skupiona była na indywidualnych obiektach architektonicznych. Dla takich właśnie obiektów i sposobów inwentaryzowania wypracowana została specyficzna metoda dokumentacji. Inwentaryzacja układów urbanistycznych traktowana była marginalnie, choć pojawiły się również przykłady rozbudowanych studiów (Sosnowski 1930). Istotnym wkładem w tworzenie modelu podejścia do przestrzeni historycznej miasta były też projekty dotyczące odbudowy zniszczonego na początku I wojny światowej Kalisza (Zarębska 2000).

W takim stanie refleksji i praktyki konserwatorskiej polskie miasta dotknęła pożoga II wojny światowej. Wyzwania wynikające z potrzeby ich odbudowy ujawniły problemy i ograniczenia dotychczasowych praktyk konserwatorskich skupionych na pojedynczych obiektach architektonicznych lub ich zespołach (Pruszyński 1991). Podstawą wszelkich decyzji konserwatorskich i planów ochrony były materiały kartograficzne oraz fotografie obiektów, ulic, placów. Odbudowa najważniejszych miast Polski, np. Warszawy (Drozdowski, Zahorski 1981), Gdańska (Friedrich 2015), Poznania (Kondziela 1971) stwarza wrażenie przemyślanych, dobrze przygotowanych i zorganizowanych działań konserwatorskich w kontekście ochrony układów urbanistycznych. Szybkie decyzje o odbudowie/rekonstrukcji najważniejszych miast wynikały z decyzji ideologiczno-propagandowych, a same rozwiązania konserwatorskie też rodziły gorące spory ilustrujące istotnie rozbieżne poglądy w obrębie doktryn konserwatorskich (np. Lubocka-Hoffman 2008; Parysek 2015). Tym samym nie oznacza to, że wypracowane zostały zasadnicze strategie dotyczące ochrony układów urbanistycznych. Patrząc z perspektywy innych miast polskich obraz ten tylko się potwierdza.

Odgruzowywanie i odbudowa miast (a przy okazji rozbiórka wielu obiektów) nie szły w parze z działaniami konserwatorskimi. Pojawiła się pilna potrzeba powiązania planów zagospodarowania przestrzennego z wiedzą o historycznych układach przestrzennych oraz obecności obiektów zabytkowych. Prawie dekadę po wojnie, w roku 1953 Państwowe Przedsiębiorstwo Pracownie Konserwacji Zabytków i rok później Instytut Architektury i Urbanistyki PAN podjęły działania związane z przeprowadzeniem studiów historyczno-urbanistycznych. W ten nurt wpisała się również Pracownia Urbanistyczna Ośrodka Dokumentacji Zabytków w latach 1962-1963 tworząc tzw. teczki ewidencyjne miasta (Szałygin 2012). Uwzględniały one inspiracje wynikające z nielicznych doświadczeń z okresu międzywojennego i w konsekwencji składały się z: 1) dokumentacji pomiarowej istniejącego stanu (nie zawsze), 2) ustaleń wynikających z badań historycznych i analizy rozwoju przestrzennego oraz 3) waloryzacji i wniosków do decyzji konserwatorskich (Brykowska 2007). W założeniu w każdym takim opracowaniu powinny znaleźć się: 1) materiały archiwalne, kartograficzne, ikonograficzne

i bibliograficzne, 2) analiza zmian układu przestrzennego wraz z jego waloryzacją historyczną i artystyczną, 3) katalog zabytków (głównie obiektów architektonicznych) oraz 4) wnioski do działań konserwatorskich (Bergman 1991). W konsekwencji tych działań powstały opracowania typu: studium historyczno-urbanistyczne (np. Linette 1962; Kręglewska-Foksowicz 1962), wskazania do planów zagospodarowania przestrzennego (np. Pic 1962; Kodurowa 1963) oraz historie rozwoju przestrzennego miast (np. Wróblewska 1959). Tempo wykonywania opracowań, ich masowość, ograniczony dostęp do źródeł kartograficznych i archiwalnych powodowały, że opracowania te były na różnym poziomie (Maliszewski, Andruliewicz, Łotysz 1971; Kalinowski 1982; Szałygin 2012). Problemem były zarówno aspekty dotyczące inwentaryzacji, jak i waloryzacji układów przestrzennych miast. Dla celów planowania przestrzennego istotna była nie tylko ogólna waloryzacja, ale także szczegółowa klasyfikacja i ocena wartości zabytkowej historycznych zespołów miejskich (Pawłowski, Witwicki 1968; Andruliewicz 1968).

Dyskusja nad kwestiami związanymi z klasyfikacją i w konsekwencji waloryzacją zabytkowych układów urbanistycznych pokazuje, że ponad 20 lat po II wojnie światowej nie było jeszcze wypracowanej koncepcji ochrony miast (z wyjątkiem indywidualnych obiektów). Czy zatem oznacza to, że wszelkie działania związane z ochroną (lub jej brakiem) miast były przypadkowe i nie wynikały ze strategii konserwatorskich?

Potencjał archiwalnych materiałów fotolotniczych w identyfikacji i zarządzaniu dziedzictwem kulturowym miast

W dyskusji nad przygotowaniem studiów historyczno-urbanistycznych zwracano uwagę na niewielkie wykorzystanie (wobec istotnych potrzeb) zdjęć lotniczych. Pojawiły się opinie, że w wielu krajach europejskich zdjęcia lotnicze były używane sporadycznie i dyktowane to było doraźnymi potrzebami (Maliszewski, Andruliewicz, Łotysz 1971). Stoi to w pewnej sprzeczności z praktyką fotografii lotniczej w Europie (i nie tylko). To właśnie miasta były często pierwszym przedmiotem fotografii lotniczej. Powszechnie znane są eksperymenty z wykonywaniem zdjęć Paryża z balonu przez francuskiego fotografa Gasparda-Félixa Tournachon (pseudonim Nadar) w latach 1857-1858 (Bann 2013). To właśnie miasto było celem fotografii lotniczej i w praktyce tworzone pierwsze dokumentacje fotolotnicze układów urbanistycznych (np. Campanella 2001). Podobnie pierwsze znane zdjęcia lotnicze z obszaru Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej dotyczą miast; przykładowo Boston był fotografowany w latach 1860-1862 (Hales 1984). Z kolei George Shadbolt w roku 1882 wykonał z balonu serię zdjęć pionowych Londynu (Historic England 2016). Zatem można zauważyć, że to właśnie miasta były przedmiotem fotografii „od zawsze” i tym samym historyczne zdjęcia lotnicze dostępne

w zasobach archiwów, są nieocenionym wprost dokumentem pozwalającym na studia nad zmianami zachodzącymi w miastach, nad 'stawaniem się' ich palimpsestu (Kijowska, Kijowski, Rączkowski 2010; Bailey, Crawford, Williams 2010). Dla studiów historyczno-urbanistycznych to potencjalnie dokument o niezwykle wysokiej randze. O ile plany czy mapy to formy interpretacji rzeczywistości i jej graficznej reprezentacji, to zdjęcia dają zapis stanu rzeczywistości znajdującej się przed obiektywem (abstrahując od atomizacji wynikającej z kadrowania oraz interpretacji).

Wobec wielu ograniczeń polityczno-administracyjnych idea zebrania istniejących zdjęć lotniczych miast, a później również ich wykonywania zasługuje na szczególną uwagę. W latach 1966-1970 pozyskano zbiór około 5000 zdjęć w przybliżeniu 650 miast (Maliszewski, Andrulowicz, Łotysz 1971). To niewątpliwie znaczący zbiór, lecz zasadniczo dokumentujący stan miast po istotnych zmianach w okresie II wojny światowej i fazy intensywnej 'odbudowy'. Oznacza to, że zarejestrowany

palimpsest miasta dotyczy zasadniczo późnych lat 60. XX wieku.

Potencjał historycznych zdjęć lotniczych jest już od wielu lat doceniany w środowisku archeologów zajmujących się przeszłymi krajobrazami. Materiałem do rozmaitych studiów nad procesami w przeszłości są w szczególności zdjęcia lotnicze z czasów I i II wojny światowej, gdyż wykonywano je wówczas w setkach tysięcy. Liczne kolekcje zdjęć w dalszym ciągu nie są w wystarczającym stopniu rozpoznane i wykorzystywane (np. Guaitoli 2003; Cowley, Ferguson 2010). Konsekwencją rosnącego zainteresowania potencjałem historycznych zdjęć lotniczych jest organizacja kolejnych konferencji i publikacji tekstów pokazujących cały wachlarz problemów, w których takie zdjęcia mogą być przydatne (np. Stichelbaut et al. 2009; Cowley, Standring, Abicht 2010; Hanson, Oltean 2013; Ivanišević et al. 2015; Stichelbaut, Cowley 2016). Niekwestionowaną zaletą historycznych zdjęć lotniczych jest możliwość wglądu w stan krajobrazu zarejestrowanego w momencie wykonywania zdjęcia.



Ryc. 1. Zdjęcie lotnicze centrum Warszawy wykonane przez Luftwaffe 30.04.1939 roku. © NCAP.

Fig. 1. Aerial photograph of the centre of Warsaw made by the Luftwaffe 30.04.1939 of year. © NCAP.

Zobrazowania lotnicze przestrzeni miejskiej posiadają szczególną wartość z uwagi na nasycenie krajobrazu ludzkimi decyzjami (Ryc. 1).

Połączenie aparatu fotograficznego ze statkiem powietrznym praktykowane jest od ponad stu lat, toteż metoda ta pozwala spojrzeć w relatywnie niedaleką (najnowsza) przeszłość kilkusetletnich miast. W pełni odpowiada to celowi niniejszej pracy, bowiem naszym zamierzeniem jest rozpoznanie strategii konserwatorskich w odniesieniu do przestrzeni miejskiej po II wojnie światowej. Porównanie wyników analiz wybranych miast pozwoli odpowiedzieć na pytanie: czy w powojennej Polsce istniał jakikolwiek wzór postępowania konserwatorskiego, mający na celu uchronić historyczne krajobrazy miast?

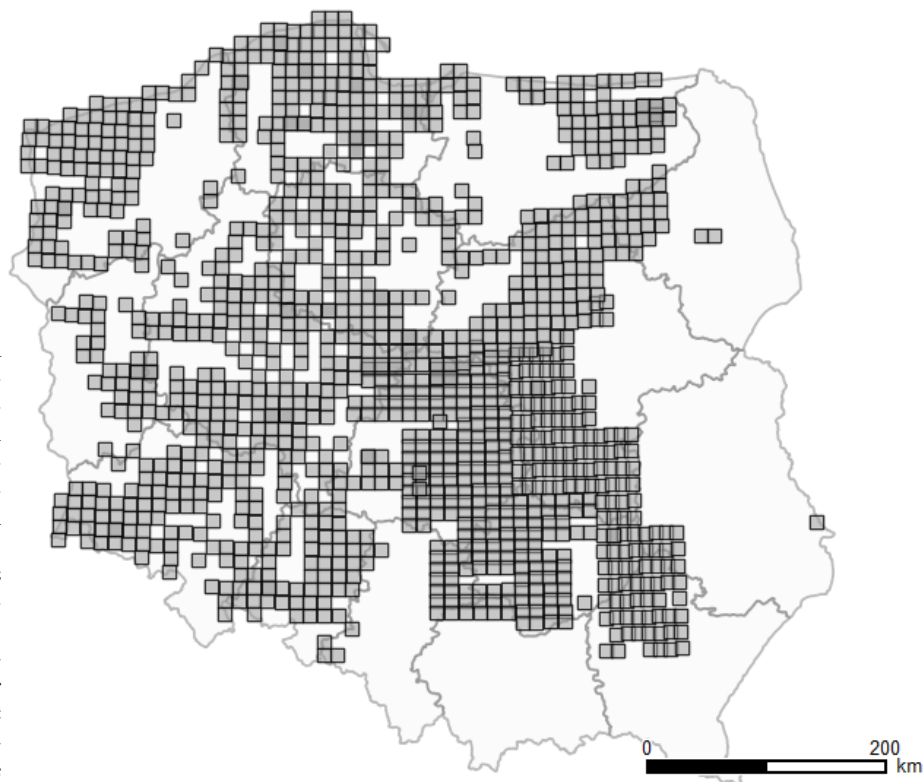
Historyczne materiały fotolotnicze w badaniu losów układów urbanistycznych

Zbliżony do naszych założeń problem zarysował niedawno Grzegorz Kiarszys (2016), przedstawiając przypadki miast i wsi zachodniej Polski jako krajobrazy *wymazane*. Analiza historycznego układu przestrzennego Głogowa w oparciu o zdjęcia lotnicze z lat 1945 i 1959 pokazała brak jakiegokolwiek strategii w odtwarzaniu dawnego krajobrazu miejskiego – systemowe rozpoczęcie jego odbudowy nastąpiło kilka lat temu (por.

Małachowicz 2000; Parysek 2015). Z kolei przypadek Stargardu ilustruje celowe zastępowanie zniszczonych struktur zabytkowych nową, modernistyczną architekturą, co odzwierciedlało w szerszym znaczeniu ideologię socjalistyczną. Z kolei Miedzianka to przykład miasta opuszczonego i w konsekwencji zniszczonego w wyniku decyzji polityczno-gospodarczych (eksploatacja rud uranu). W konsekwencji G. Kiarszys zarysowuje trzy modele związane z losami układów przestrzennych miast po II wojnie światowej. Wszystkie mają związek z działalnością konserwatorską, lecz nie jest to przedmiotem jego rozważań.

Patrząc na losy miejskich układów przestrzennych po II wojnie światowej dostrzec można spore zróżnicowanie praktyk konserwatorskich. Niewątpliwie praktyki te były funkcją rozmaitych czynników politycznych, gospodarczych, społecznych, ideologicznych, prawnych. Nasze rozważania nie mają ambicji wnikliwej i głębokiej analizy całokształtu zjawisk. Raczej będzie to głos w dyskusji wykorzystujący istniejący materiał fotolotniczy sprzed i z czasów II wojny światowej w porównaniu do współczesnych zdjęć lotniczych.

Jak już wspomnieliśmy w dotychczasowej praktyce opracowywania studiów historyczno-urbanistycznych zdjęcia lotnicze nie odgrywały szczególnie istotnej roli, choć było to postulowane. Od drugiej połowy lat 60. XX wieku liczniej pojawiły się one w opracowaniach. Ich zasadniczym mankamentem było to, że pokazywa-



Ryc. 2. Pokrycie Polski fotomapami z lat 1933-1944 w skali 1:25000 zidentyfikowanymi (stan na 2015 rok) w różnych archiwach (głównie w obecnym National Collection of Aerial Photographs w Edynburgu), dzięki dofinansowaniu przez Fundację na Rzecz Nauki Polskiej (2004) oraz europejskie granty: European Landscapes: Past, Present & Future (2004-2007) i ArchaeoLandscapes Europe (2010-2015).

Fig. 2. Covering Poland with photomaps from 1933-1944 years in scale 1:25000 identified (state as on 2015) at all sorts archives (mainly in current National Collection of Aerial Photographs in Edinburgh), thanks to funding partially by the Foundation for the Polish academic research (2004) and European grants: European Landscapes: Pastes, Present & Future (2004-2007) and ArchaeoLandscapes Europe (2010-2015).

ły miasta już po fundamentalnych zmianach będących efektem procesów zachodzących po II wojnie światowej. W tej sytuacji jedynym punktem odniesienia dla okresów wcześniejszych były materiały kartograficzne. Nie był wykorzystany (bo raczej nie mógł być) zasób zdjęć lotniczych wykonanych przez Luftwaffe i aliantów w trakcie II wojny światowej. A jest to zasób ogromny.

Luftwaffe od 1933 roku wykonywało regularnie pionowe zdjęcia lotnicze, które były podstawą tworzenia fotomap w skali 1:25000 (Rączkowski 2004). W różnych archiwach zachowało się ponad 1000 fotomap pokrywających współczesne tereny Polski (por. Rączkowski 2009) (Ryc. 2). Znane są również zdjęcia pionowe i mozaiki w różnych skalach, które w dużym stopniu stanowiły podstawę tworzenia fotomap. Istniejące fotomapy pokazują zatem stan przestrzeni miast w latach 1933-1944, a więc przed okresem istotnych zmian.

Zmiany w krajobrazach miast po II wojnie światowej w perspektywie dokumentacji fotolotniczej

Analizując czynniki prowadzące do degradacji krajobrazu kulturowego miast Jan Pruszyński (1991) zwrócił uwagę na kilka ich grup. Dotyczą one zagadnień: 1) świadomości konserwatorów, w tym brak podstaw naukowych ochrony historycznych miast, 2) polityczno-ideologicznych, w tym w szczególności dążenie do uniformizacji kultury i krajobrazu, 3) kwestii gospodarczych powiązanych z potrzebą odbudowy kraju po zniszczeniach wojennych oraz zmian struktury kraju z rolniczej na wielkoprzemysłową oraz 4) kształt administracji lokalnej. Wszystkie te grupy czynników były wzajemnie powiązane i trudno je analizować w oderwaniu oraz zaadaptować wprost do potrzeb naszego tekstu. Pozwalają one jednak na wyodrębnienie kilku aspektów, które miały bezpośrednie przełożenie na procesy urbanistyczne i kwestie ochrony krajobrazu miast po II wojnie światowej. W tym kontekście materiały fotolotnicze z lat 30. i początku lat 40. XX wieku są punktem odniesienia dla identyfikacji zachodzących zmian.

Biorąc pod uwagę dyskutowane czynniki do potrzeb analizy strategii konserwatorskich wyodrębnić można rozmaite sytuacje. Wybrane przykłady ujawniają złożoność kontekstów zmian w obrębie miast.

1. Krajobraz miasta jako dziedzictwo niemieckie

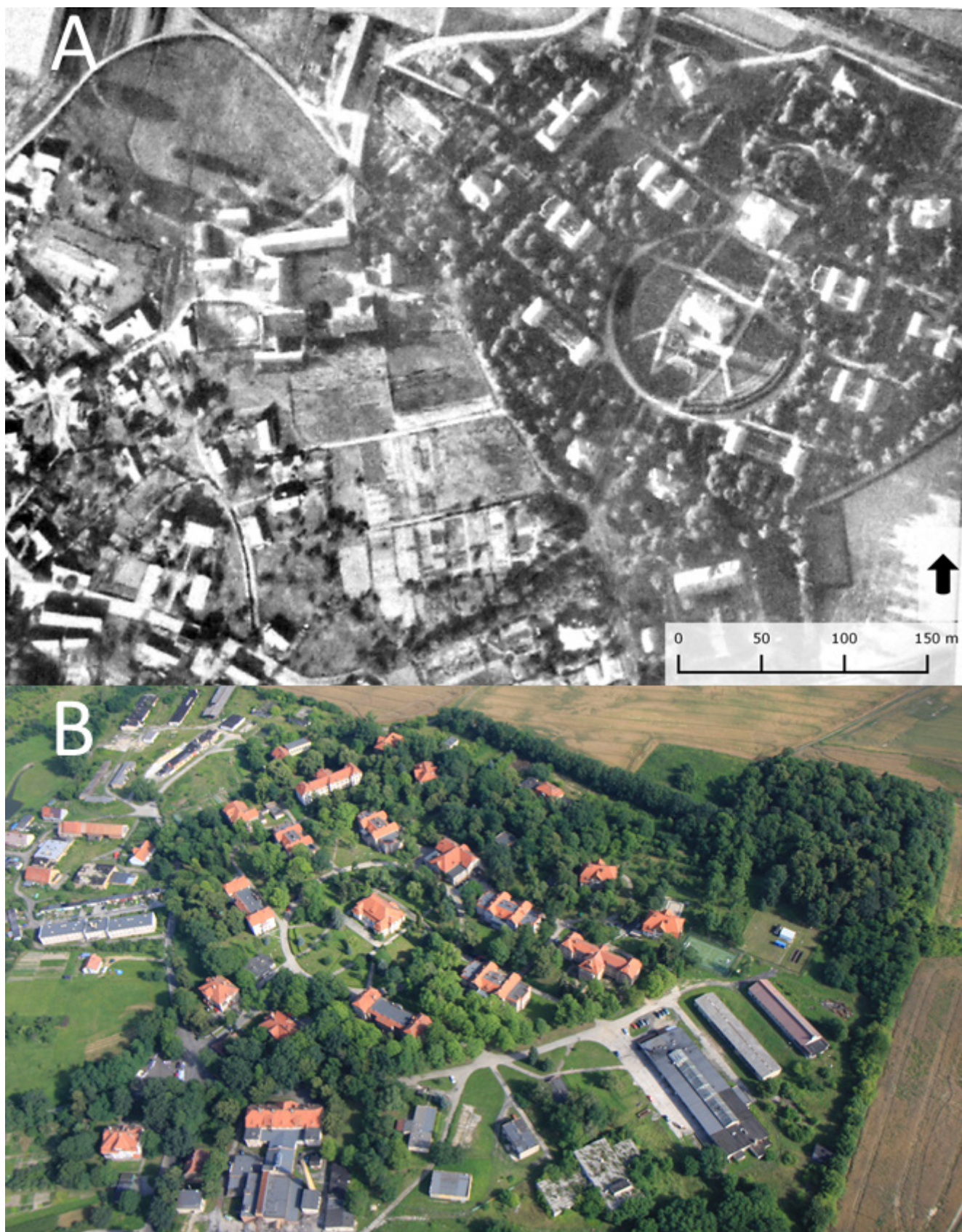
Znacząca liczba miast, które znalazły się w granicach Polski w rezultacie rozstrzygnięć politycznych po II wojnie światowej, to miasta o korzeniach średniowiecznych. Wiele z nich powstało z inicjatywy Piastów śląskich lub książąt pomorskich. Zatem w ich historycznych układach urbanistycznych zachowało się dziedzictwo, które dałoby się wpisać w retorykę o polskim dziedzictwie. Jednak zabudowa tych miast to zasadniczo obiekty architektury ceglanej z przełomu XIX i XX wieku, czyli po połowie XIX wieku, która była cezurą uznania obiektu

za zabytek (por. Lubocka-Hoffmann 2008: 245). Wyjątkiem były oczywiście gotyckie świątynie (por. Czerner 2000: 64). Zabudowa miast tzw. ziem odzyskanych miała zatem podwójnego pecha – nie wpisywała się w kategorię zabytku, a równocześnie reprezentowała niemieckie dziedzictwo kulturowe. Jest zatem oczywiste, że nawet miasta, które uniknęły zniszczeń wojennych nie stanowiły przedmiotu szczególnego zainteresowania konserwatorskiego. Nie może zatem też dziwić, że inaczej dokonywano oceny wartości zabytkowej miast wiązanych z historią Polski, zatem waloryzowanych pozytywnie i w konsekwencji pieczołowicie odbudowywanych/restaurowanych (np. Wrocław), a inaczej miast, które silnych polskich konotacji nie miały (waloryzacja negatywna). Przykładem tego drugiego nastawienia może być zniszczenie Starego Miasta w Nysie (Witwicki 1967; Czerner 2000), czy konsekwentne usuwanie z krajobrazu obiektów architektonicznych mających wyraźne konotacje niemieckie (np. Bastowska 2003).

Można zatem przyjąć, że G. Kiarszys (2016) opisując Głogów i Stargard przedstawił właśnie przykłady miast, którym przypisano waloryzację negatywną. Fakt zniszczenia miasta w trakcie działań wojennych lub jego przetrwania w dobrym stanie nie miał w konsekwencji większego znaczenia dla oceny wartości historycznej i formułowania potrzeby pieczołowitego odbudowania/zachowania. Trudno znaleźć na tzw. ziemiach odzyskanych przykłady miast, które nie doznałyby dotkliwych strat w historycznych układach urbanistycznych. Głogów i Stargard tylko reprezentują tę dominującą grupę przykładów, a fotomapy niemieckie doskonale ilustrują zachowany do końca II wojny światowej palimpsest krajobrazowo-kulturowy.

Ale nie jest też tak, że całe niemieckie dziedzictwo było niszczone *ex definitione*. Przykładem jest Lubiąż leżący nad Odrą. Lubiąż powszechnie znany jest z uwagi na jeden z większych zespołów klasztornych w Europie (Pilch 1970; Bonek, Ringart-Orłowska 2015). Jego początki sięgają połowy XII wieku i wiążą się z działalnością benedyktynów, a później cystersów. W 1249 roku w sąsiedztwie klasztoru lokowano miasto, które jednak nie rozwinęło wyraźnego układu urbanistycznego, a w połowie XIX wieku utraciło prawa miejskie.

Jednym z najbardziej wyróżniających się w Lubiążu układów przestrzennych jest zespół szpitala psychiatrycznego. Powstał on w latach 1902-1910 na północnych obrzeżach miejscowości na planie wielokąta. Wybór Lubiąża na lokalizację ośrodka dla umysłowo chorych był nieprzypadkowy, bowiem już w 1830 roku klasztor cystersów został zaadaptowany na szpital psychiatryczny (Kacalak 2008). Nowy szpital zaprojektowany został w układzie pawilonowym, gdzie każdy z pawilonów miał służyć jako osobny oddział szpitala, a w środkowym zaranżowana została sala teatralna. Zespół wraz z przyległym folwarkiem i obiektami o funkcjach gospodarczych miał być samowystarczalny. Od 1942 roku szpital pełnił funkcję sanatorium dla niemieckich żołnierzy rannych na froncie.



Ryc. 3. Zespół architektoniczny szpitala psychiatrycznego (dziś Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychiczenie Chorych) na niemieckim pionowym zdjęciu lotniczym z 6.07.1941 roku (A) © NCAP oraz na ukośnym zdjęciu lotniczym z 10.07.2012 roku (B). Fot. W. Rączkowski. © IA UAM.

Fig. 3. Architectural team of the mental hospital (today Provincial Hospital for nervously and mentally ill) on the German vertical aerial photograph from 6.07.1941 of the year (and) © NCAP and on the oblique aerial photograph from 10.07.2012 of the year (B). Phot. W. Rączkowski. © IA UAM.

Porównanie pionowego zdjęcia lotniczego wykonanego 6.07.1941 (Ryc. 3A) roku wykorzystanego do stworzenia fotomapy oraz współczesnego zdjęcia ukośnego (Ryc. 3B) pokazuje, że ten niemiecki zespół architektoniczny przetrwał w znakomitym stanie. Tylko wiekowy drzewostan nadaje temu miejscu specyficzną, wyciszoną atmosferę. Do dziś pełni on funkcję szpitala dla umysłowo chorych.

2. Uniformizacja i typizacja zabudowy miejskiej

W wielu miastach tzw. ziem odzyskanych możemy zaobserwować zabudowę, która nie ma nic wspólnego z tradycyjnymi układami architektonicznymi. Przestrzeń miast zdominowana jest przez wielomieszkaniowe, betonowe bloki. Nie jest to przypadek, lecz efekt planowych działań, które pokażemy na dwóch przykładach miast: Sławno na Pomorzu Środkowym oraz Ścinawa na Dolnym Śląsku.

Sławno według dostępnych danych lokowane było 22 maja 1317 roku (Lindmajer 1994). Przez długi czas rozwijało się bardzo słabo i nie stało się czynnikiem dynamicznego rozwoju ekonomicznego regionu. Jeszcze w XVIII wieku były w mieście niezabudowane działki. W pierwszej połowie XIX wieku rozebrane zostały mury miejskie. Istotnym czynnikiem stymulującym rozwój ekonomiczny i przestrzenny miasta stała się budowa linii kolejowej Berlin-Gdańsk. Sławno uzyskało połączenie kolejowe z Berlinem w 1869 roku, a w 1878 roku stało się węzłem kolejowym, gdyż wybudowano linię kolejową łączącą Darłowo z Bytowem. W kolejnych latach Sławno uzyskało też połączenia z Ustką i Polanowem. W konsekwencji zarówno ukształtowania szlaków komunikacyjnych, jak i przyspieszenia rozwoju ekonomicznego państwa pruskiego miasto zaczęło się rozbudowywać. Główne kierunki rozbudowy miasta związane były z drogami wychodzącymi z miasta. Taki obraz miasta widoczny jest na fotomapie niemieckiej z listopada 1933 roku (Ryc. 4A).

Działania wojenne bezpośrednio nie wywołały wielu strat w mieście. Istotne zniszczenia w zabudowie miasta były wynikiem działań żołnierzy Armii Czerwonej już po przejściu frontu. W konsekwencji około 50% budynków w mieście (głównie w centrum) uległo zniszczeniu. Zasiedlenie miasta przez nowych mieszkańców wymagało odgruzowania i odbudowania miasta. Dzisiejszy obraz miasta jest skutkiem trzech procesów, które nałożyły się na siebie, choć nie były sobie współczesne. Pierwszy wiązał się z odgruzowywaniem miasta. Wiele budynków, które nadawało się do odbudowy nie zostało odbudowanych. Powodem była decyzja polityczna o wysyłaniu cegły na odbudowę Warszawy. W konsekwencji dochodziło do sytuacji, w których fragmenty niezłe zachowanych domów były rozbierane, by wykonać plan dostarczenia cegły do Warszawy. Polityka taka dotknęła wiele miast z dawnych obszarów niemieckich, które w konsekwencji II wojny światowej znalazły się w granicach Polski.

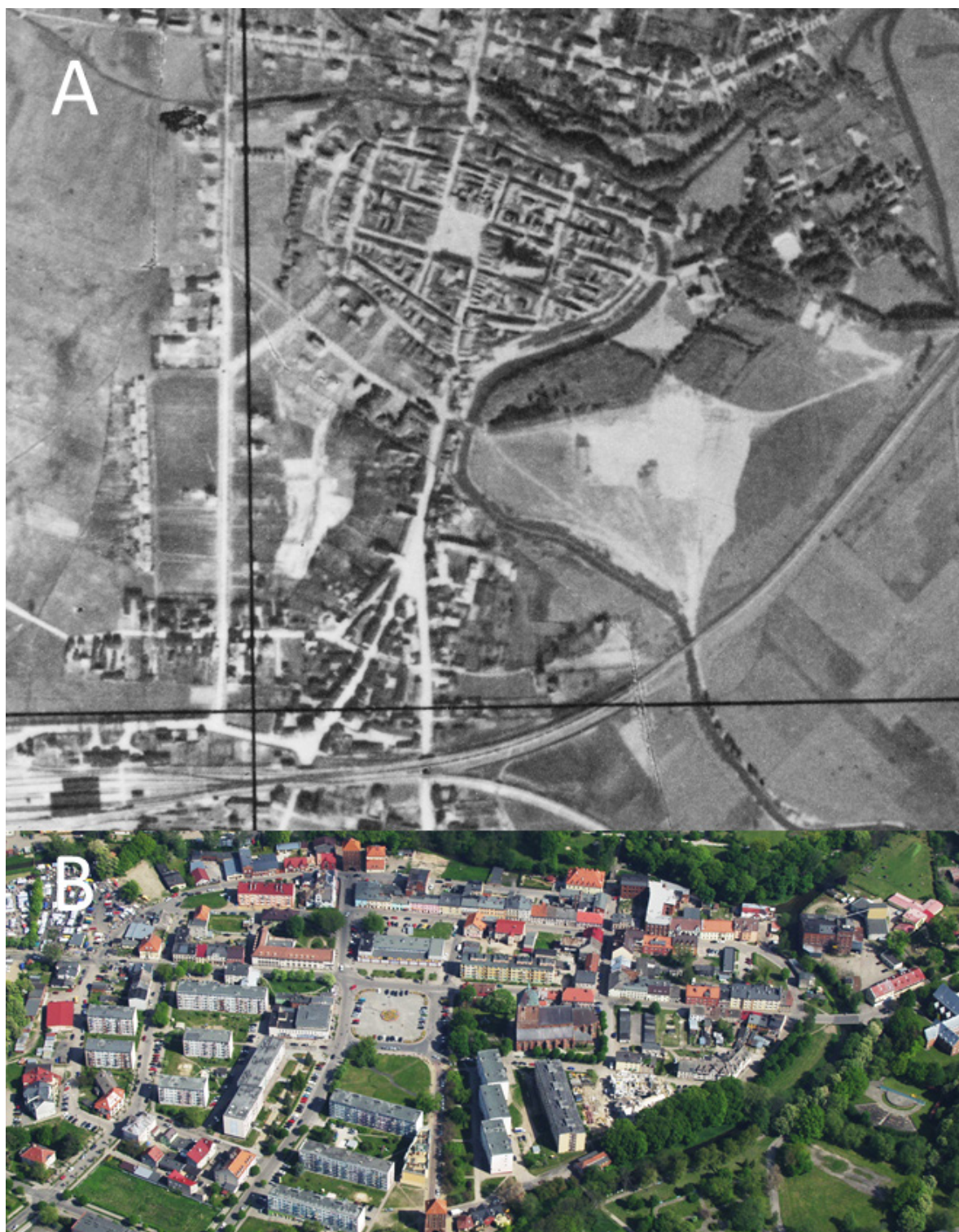
Drugie zjawisko, już dyskutowane, wiązało się z zachowaną zabudową miasta. Był to problem obcych etnicznie, z perspektywy nowej władzy, elementów w mie-

ście. Dodatkowo architektura z końca XIX i początków XX wieku nie była postrzegana w kategoriach zabytków (por. Lubocka-Hoffmann 2008). Nie zachodziła więc konceptualnie żadna kolizja i eliminacja zabudowy niemieckiej mogła postępować bezproblemowo (por. wyżej).

Trzecie zjawisko dotyczyło tzw. modernizmu proletariackiego w architekturze lub tzw. modelu neointegracji w rewitalizacji (Lubocka-Hoffmann 2008: 247; Parysek 2015: 16). Miasta pozbawione zwartej zabudowy w centrum stały się przedmiotem nowych planów uwzględniających potrzebę uniformizacji architektury w społeczeństwie socjalistycznym. W konsekwencji od lat 70. powstawały betonowe bloki wielomieszkaniowe wypełniające luki w zabudowie lub obejmujące całe kwartały, trwale dewastując możliwości kształtowania ich krajobrazów (Małachowicz 2000). Zjawisko takie było bardzo powszechne i nawet wpis układu urbanistycznego do rejestru zabytków nie chronił przed takimi działaniami. Przykładowo w latach 50. prawie 60 miast o korzeniach średniowiecznych w województwie dolnośląskim zostało wpisanych do rejestru zabytków. Wielu z nich nie uchroniło to jednak przed procesem rewitalizacji w formie neointegracji. Takimi niechlubnymi przykładami mogą być: Legnica (wpis do rejestru w 1953 roku), Lubin (1956), Dzierżonów (1956), Strzegom (1957), Środa Śląska (1959) i wiele innych.

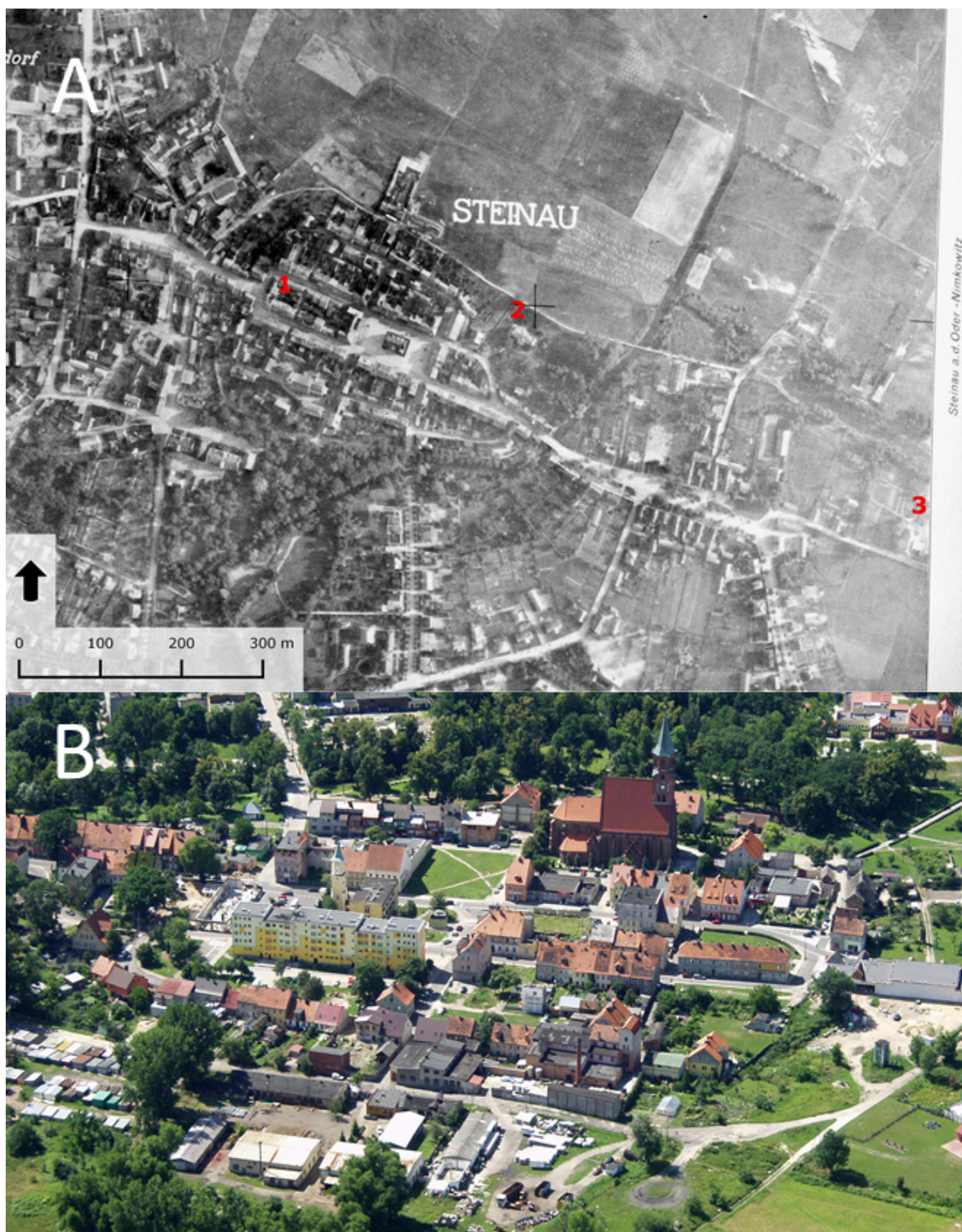
Proces ten objął również Sławno, gdzie doszło do całkowitego zniszczenia krajobrazu centrum miasta (Ryc. 4B). Pomimo zachowania w mieście zasadniczego układu komunikacyjnego, nowa przestrzeń miasta w niczym nie nawiązuje do tradycyjnej, zwartej zabudowy, a całkowite usunięcie wschodniej pierzei rynku spowodowało, że kościół gotycki stał się dominującym elementem w centrum miasta (paradoks socjalistycznego planowania przestrzennego). Porównanie dokumentacji fotolotniczej z 1933 roku oraz 2012 ujawnia dramatyczne zmiany w przestrzeni miasta (Ryc. 4).

Ścinawa na Dolnym Śląsku jest kolejnym przykładem miasta, którego los był podobny do Głogowa. Prawa miejskie Ścinawa otrzymała z rąk Konrada I Głogowskiego w 1260 roku. Pod koniec XIII miasto otoczono murami (Przyłęcki 1970). Nie ochroniły miasta w czasie wojny trzydziestoletniej (1618-1638). Przez długi czas miasto nie podniosło się gospodarczo po wojennych wypadkach, bowiem jeszcze w roku 1861 liczyło niewiele ponad tysiąc mieszkańców (Bakes 1972). Ścinawa przeżyła rozkwit społeczno-gospodarczy w końcu XIX wieku, kiedy stała się ważnym ośrodkiem handlu i transportu za sprawą portu rzeczno-piękocińskiego połączonego z infrastrukturą kolejową. Największy dramat w historii miasta miał miejsce podczas II wojny światowej. Przygotowania do obrony Ścinawy rozpoczęto na rok przed zakończeniem wojny. Obejmowały one m. in. budowę sieci żelbetonowych umocnień wokół miasta, instalacji zasieków z drutu kolczastego czy ulicznych barykad (Solicki 1981). Ważnym miejscem na militarnej mapie Ścinawy stał się klasztor bonifratrów we wschodniej części miasta, ponieważ na nim miała się oprzeć obrona miasta przed wojskami radzieckimi. 28 stycznia 1945 roku Rosjanie otoczyli



Ryc. 4. Sławno na Pomorzu Środkowym na fotomapie niemieckiej z listopada 1933 roku z wyraźnie zachowanym średniowiecznym planem i zwartą zabudową w centralnej części oraz kościołem gotyckim oddzielonym od rynku zabudowaną pierzeją wschodnią (A) © NCAP oraz na ukośnym zdjęciu lotniczym wykonanym 18.05.2012 roku ukazującym centrum miasta w obrębie dawnych murów miejskich zabudowane blokami wielomieszkaniowymi i wyburzonymi pierzejami przyrynkowymi (zachował się tylko fragment pierzei zachodniej) (B). Fot. W. Rączkowski. © IA UAM Teledetekcja Środowiska.

Fig. 4. Sławno on Centre Pomerania on the German photomap from November 1933 with the clearly saved medieval plan and the high-housing in the central part and with Gothic church separated from the market with developed eastern frontage (and) with © NCAP and 18.05.2012 on the oblique aerial photograph carried out of the year portraying the city centre within ancient municipal walls developed with blocks wielomieszkaniowymi and with frontages knocked down przyrynkowymi (only a fragment of the west frontage behaved) (B). Phot. W. Rączkowski. © IA UAM remote sensing of the Environment.



Ryc. 5. Ścinawa na Dolnym Śląsku na fotomapie niemieckiej z 6.07.1941 roku z wyraźnie widocznym zachowanym średniowiecznym układem urbanistycznym (A) © NCAP oraz na ukośnym zdjęciu lotniczym wykonanym 19.07.2011 ukazującym zmianę zabudowy ratusza, wprowadzone do przestrzeni miasta bloki wielomieszkańciowe oraz w dalszym ciągu puste przestrzenie (B). Fot. W. Rączkowski. © IA UAM. Legenda: 1 – zachodnia część centrum Starego Miasta, 2 – pałac, 3 – klasztor o. Bonifratrów.

Fig. 5. Ścinawa on Lower Silesia on the German photomap from 6.07.1941 of the year with the clearly visible kept medieval urban planning system (and) with © NCAP and 19.07.2011 on the oblique aerial photograph carried out portraying the change of the building development of the town hall, blocs led into the space of the city wielomieszkańciowe and still vacancies (B). Phot. W. Rączkowski. © IA UAM. Legend: 1 – west of the centre of the old town, 2 – palace, 3 – monastery Fr. Bonifratery.

Ścinawę. Po trzydniowych walkach miasto zostało zdobyte przez żołnierzy Armii Czerwonej (por. Merta 2004).

Zniszczenia objęły ponad 75% zabudowy miejskiej. O ile zasadniczy układ komunikacyjny przetrwał, to z dawnej zabudowy pozostało niewiele. Odgruzowanie miasta doprowadziło do wytworzenia pustych przestrzeni (wcześniej zabudowanych). Jednym z najbardziej uciążliwych ów problem miejsc w Ścinawie jest rynek. Pierwotnie rynek miasta był długi i prostokątny. Później został częściowo zabudowany, a część publiczna wraz z ratuszem zajęła jego wschodnią część (Ryc. 5A: 1). Fasada ratusza była zorientowana równoległe do osi rynku. Obecnie, odbudowany ratusz zorientowany jest poprzecznie do tej osi. Jest on przykładem typizacji zabudowy miejskiej w Ścinawie. Stanowi połączenie budynku administracji publicznej z lat 60. XX wieku i wieży ratuszowej z XIX wieku. Nowa konstrukcja jest oczywistym nawiązaniem do socjalistycznej architektury mieszkaniowej w pierzejach rynku oraz nowych osiedli w pozostałych częściach miasta. Północną pierzeję rynku też wypełniły bloki wielomieszkaniowe (Ryc. 5B). Do dziś widać ubytki w zabudowie centralnej części miasta. Z krajobrazu miasta zniknęły też XVIII-wieczny pałac (Ryc. 5A: 2; Ryc. 6: 2) oraz klasztor bonifratrów (Ryc. 5A: 3; Ryc. 6: 3).

3. Zmiana funkcji wybranych przestrzeni miasta

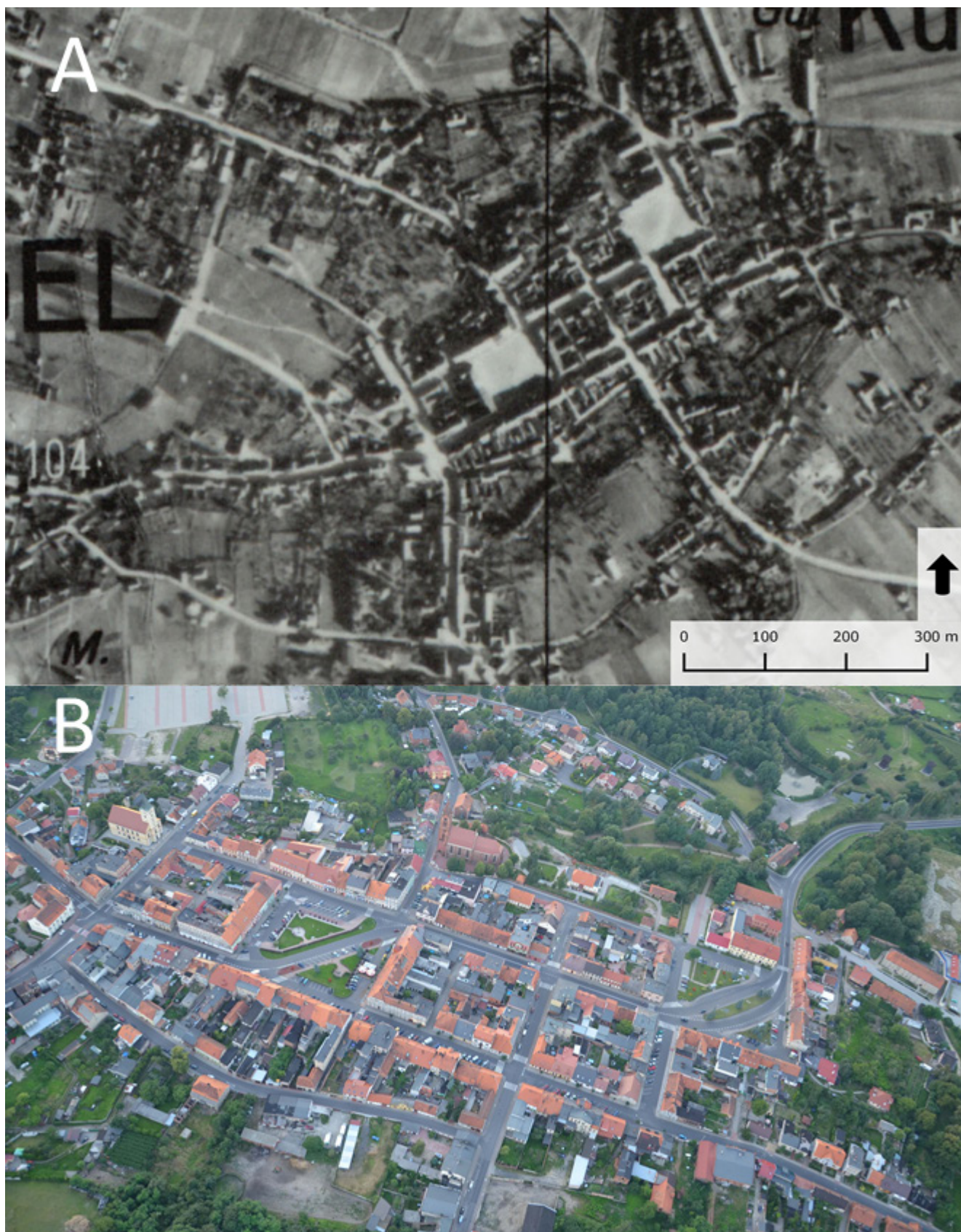
W przestrzeni miasta wyodrębnić można takie obszary, które definiowane są aktywnością indywidualną (np. dom, działka) lub publiczną (np. rynek, ulica, park). I właśnie przestrzeń publiczna bywa przedmiotem kreowania nowych znaczeń, jest wykorzystywana w tworzeniu specyficznej, lokalnej tożsamości (Bierwiaczonek 2015). Z definicji przestrzeń publiczna jest otwarta, dostępna, stwarza warunki dla 'komunikacji społecznej'. Zwyczajowo rynek w mieście był taką przestrzenią publiczną, która spełniała wszystkie podstawowe warunki. Od średniowiecza był on przestrzenią publiczną, w której koncentrowały się funkcje handlowo-usługowe, komunikacyjne i transportowe. Zmiany w strukturach społecznych po II wojnie światowej stopniowo prowadziły do modyfikacji, które manifestują się w organizacji przestrzeni publicznej. Coraz wyraźniej zaznaczało się ograniczanie roli handlowo-usługowej rynku na rzecz funkcji transportowo-komunikacyjnej i rekreacyjnej (dostrzec w tym można pewną sprzeczność). Dobrym przykładem takiego kierunku zmian może być Śmigiel, miasto w Wielkopolsce.

Śmigiel początkowo był przysiółkiem Koszanowa, które otrzymało prawa miejskie w 1415 roku. Centrum



Ryc. 6. Ukośne zdjęcie lotnicze Ścinawy od wschodu. Legenda: 1 – zachodnia część centrum Starego Miasta, 2 – lokalizacja XVIII-wiecznego pałacu, 3 – miejsce, gdzie znajdował się klasztor o. bonifratrów. Fot. W. Rączkowski. © IA UAM.

Fig. 6. Oblique aerial photograph Ścinawy from the east. Legend: 1 – west of the centre of the old town, 2 – XVIII-wiecznego location of the palace, 3 – place, where the monastery was Fr. of Knight Hospitallars. Phot. W. Rączkowski. © IA UAM.



Ryc. 7. Śmigiel w Wielkopolsce na fotomapie niemieckiej w oparciu o pionowe zdjęcia z 1.10.1940 roku (A) © Wydziałowe Archiwum Kartograficzne WNGiG UAM oraz na ukośnym zdjęciu lotniczym wykonanym 21.07.2016 roku (B). Fot. A. Lokś. Porównanie zdjęć ujawnia zmianę funkcji obu historycznych rynków.

Fig. 7. Śmigiel in Greater Poland on the German photomosaic in leaning against vertical photographs from 1.10.1940 of the year (and) © Departmental Cartographic WNGiG UAM Archive and with 21.07.2016 on the oblique aerial photograph carried out of the year (B). Phot. A. Lokś. Comparing photographs is revealing the change to the function of both historical markets.

ówczesnego miasta stanowił rynek – dzisiejszy plac Wojska Polskiego (Gomolec 1960): Rozwój miasta w kierunku W i SW doprowadził do scalenia całego układu przestrzennego pod wspólną nazwą Śmigiel. Jednym z rezultatów tego procesu było wytyczenie nowego rynku. Dawny plac rynkowy przekształcono na tzw. wolnicę, czyli miejsce wolnego handlu dla przejezdnych kupców około połowy XV wieku. Wojny i epidemie, które dotknęły miasto nie wpłynęły na istotną modyfikację układu przestrzennego. Rozwój infrastruktury kolejowej (a raczej jej brak, gdyż zbudowano tylko lokalną kolej wąskotorową – Springer 2010) również nie miał szczególnie istotnego wpływu na przestrzeń miasta, ponieważ trakt Poznań–Wrocław pozostał najważniejszym połączeniem komunikacyjnym. Przebiegał on przez historyczne rynki i wpisywał się w tradycyjne funkcje tej przestrzeni publicznej. Taki obraz pokazuje fotomapa z 1940 roku (Ryc. 7A). Pozwala ona zauważyć oryginalny przebieg ulic odchodzących od śmigielskiego rynku. Z kolei współczesne zdjęcie lotnicze ukazuje rynek (obecnie plac Rozstrzelanych) przecięty ukośnie biegnącą ulicą (Ryc. 7B). Podobnie postąpiono w przypadku położonego na wschód od rynku placu Wojska Polskiego, choć na historycznym zobrażeniu można dostrzec na nim jaśniejszy fototon, sugerujący, że powoli kształtował się taki przebieg ciągu komunikacyjnego. W przypadku obu rynków nastąpiła istotna zmiana funkcji poprzez położenie akcentu na funkcję komunikacyjno-transportową. Zdecydowanie ograniczona została funkcja handlowo-usługowa prowadząca w konsekwencji do erozji życia społecznego (istotny element przestrzeni publicznej). Próba estetyzacji tej przestrzeni poprzez wprowadzenie zieleni i funkcji rekreacyjnej nie stworzyły warunków dla zrekompensowania utraty społecznie istotnej funkcji handlowo-usługowej sprzyjającej kontaktom społecznym.

4. Eliminacja elementów struktury miasta o 'małej wartości zabytkowej i/lub odmienności etnicznej i religijnej'

Długotrwałe koncentrowanie uwagi służb konserwatorskich na pojedynczych obiektach architektonicznych zamiast na całych układach powodowało, że różnicowano wartość pojedynczych obiektów w mieście i podejmowano ochronę tylko nielicznych. W konsekwencji w wielu miastach dopuszczano niszczenie pojedynczych obiektów, mimo że współtworzyły one większe układy. Przykładem takich działań może być Koźmin Wielkopolski.

Koźmin Wielkopolski to niewielkie wielkopolskie miasteczko. Powstało w 2. połowie XIII wieku w oparciu o dekret królewski (Łukomski 1914). W 1. połowie XIV wieku w jego bezpośrednim sąsiedztwie powstał zamek. Ukształtował się typowy układ przedstawiający relację przestrzenną samorządowego miasta oraz władzy świeckiej. Sukces ekonomiczny miasta spowodował, że tuż za jego murami założono nowe miasto. Nastąpiło to w XV wieku. To nowe miasto uzyskało własny rynek i regularny plan.

W 1775 roku właścicielka Koźmina założyła kolejne, trzecie miasto na południowym brzegu rzeki Orli, nazwane Koźminem Niemieckim. W konsekwencji powstał całkowicie unikatowy twór przestrzenny obejmujący trzy niezależne miasta oraz zamek. W 1811 roku wspólna uchwała samorządów wszystkich miast doprowadziła do ich połączenia w jeden organizm i w efekcie likwidację murów miejskich. W 1875 roku na zachód od miasta przeprowadzono linię kolejową łączącą Wrocław z Gnieznem, co wpłynęło na rozwój przestrzeni przemysłowej w tej strefie i ekspansję miasta w kierunku zachodnim.

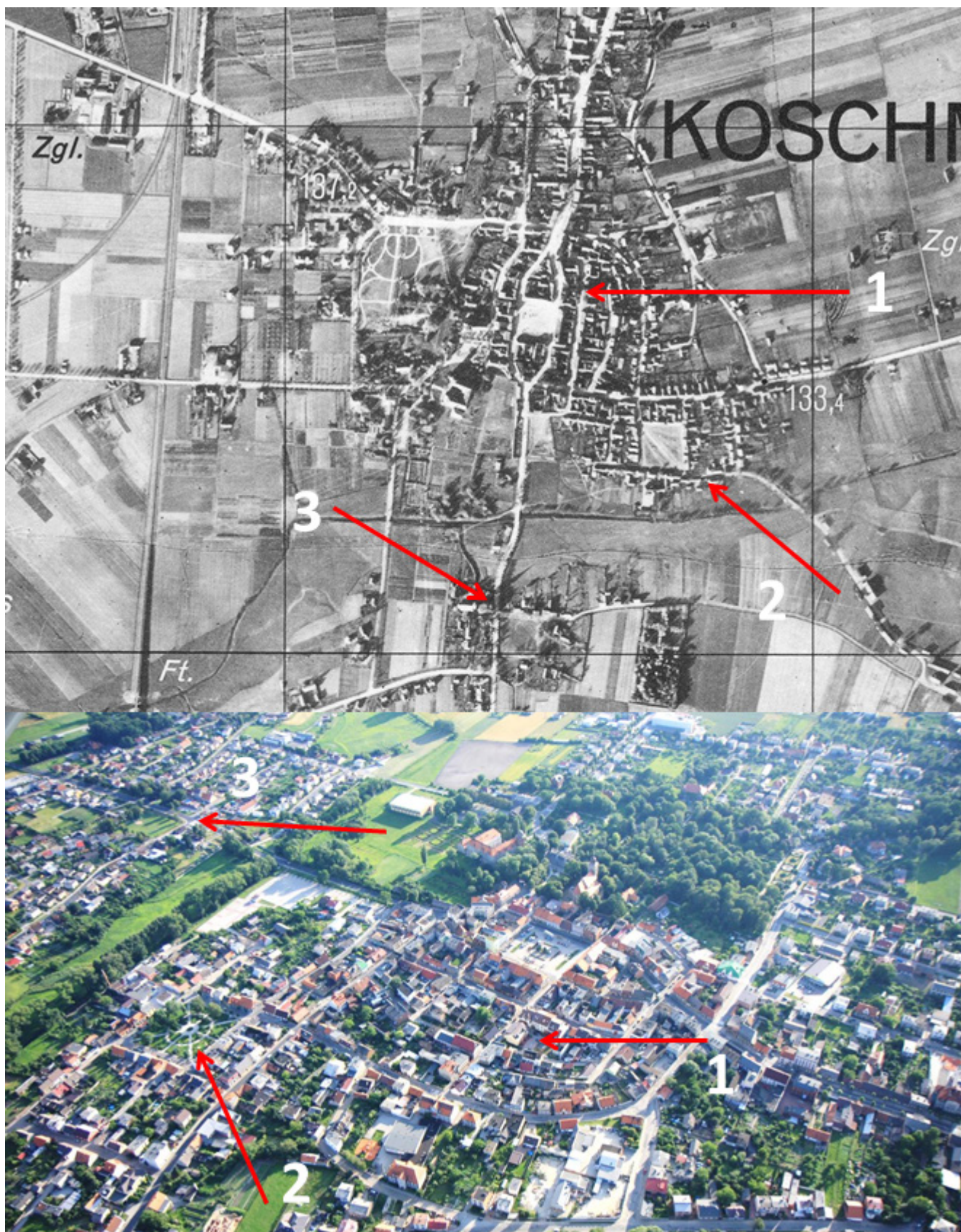
Taki stan organizacji przestrzeni miasta przedstawia fotomapa niemiecka z 1940 roku (Ryc. 8A). Jej porównanie ze współczesnym układem wskazuje na stabilność przestrzeni miasta. Koźmina nie dotknęły destrukcyjne działania wojenne (Ryc. 8B). Architektura zabudowy miasta, choć mało wartościowa pod względem zabytkowym (w konserwatorskim rozumieniu z lat 60. i 70. XX wieku), nie poddana została żadnym istotnym modyfikacjom, podobnie jak układ przestrzenny. A jednak w przestrzeni miasta pojawiły się zmiany, które związane były z elementami obcymi etnicznie i religijnie. W najstarszej części miasta w kwartale na NE od rynku znajdowała się synagoga, miejsce kultu żydowskich mieszkańców miasta. W trakcie II wojny światowej, już 2 listopada 1939 roku, wywieziono wszystkich Żydów. Po II wojnie światowej w Koźminie pozostał tylko jeden przedstawiciel tej grupy etnicznej. W konsekwencji braku właściciela, synagoga ta stopniowo ulegała niszczeniu. Próby jej zamiany na obiekt użyteczności publicznej (bibliotekę) nie powiodły się. W konsekwencji została rozebrana w latach 1973-1974 (Pietrowski 2001), a przestrzeń w której była zamieniono na strefę zabudowy mieszkalnej i handlowej (Ryc. 9: 1).

Podobny los spotkał neogotycki kościół, który znajdował się w Koźminie Niemieckim. Wobec braku społeczności niemieckiej po II wojnie światowej, został on rozebrany w latach 70. XX wieku (Ryc. 9: 2).

5. Przemysł jako czynnik przekształcania krajobrazu miejskiego

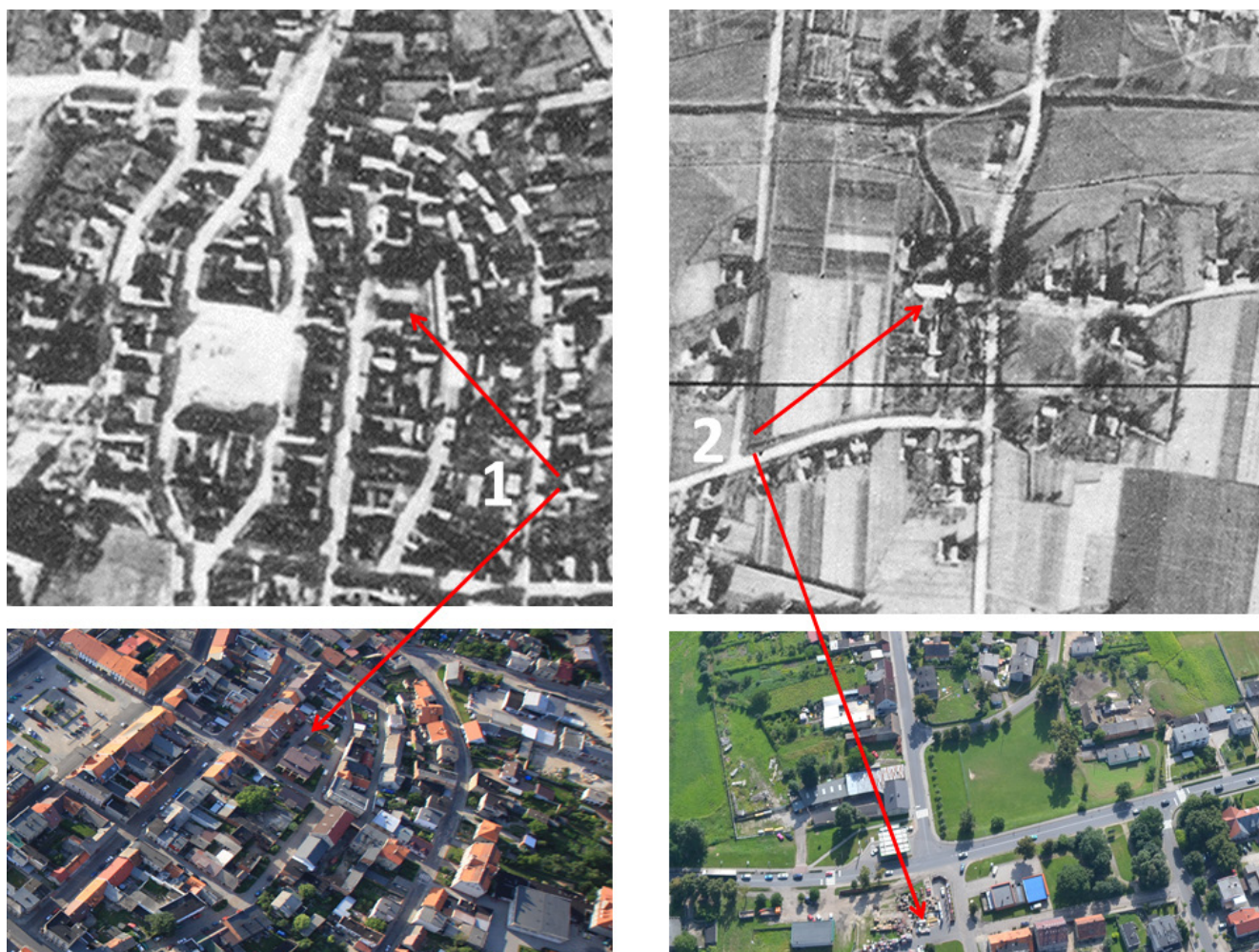
Jedną z cech procesów społeczno-gospodarczych po II wojnie światowej była chęć zmiany społeczeństwa agrarnego na wielkoprzemysłowe. Nie może zatem dziwić, że właśnie w wielu miejscach inwestowano w rozbudowę zakładów przemysłowych, a niewątpliwie najbardziej znanym przykładem jest budowa Nowej Huty. Jako przykład wpływu rozwoju przemysłu na krajobraz miasta chcielibyśmy przedstawić Brzeg Dolny.

Spoglądając na mapę miast przemysłowych Dolnego Śląska, znaczną pozycję na niej zajmuje właśnie Brzeg Dolny. Prawa miejskie nadano istniejącej tu osadzie w 1663 roku (Kaszuba, Ziátkowski 1998). XVII i XVIII wiek to czas stopniowego rozwoju miasta wraz z postępującą asymilacją społeczności żydowskiej i luterkańskiej. Krajobraz zmienił się znacznie pod koniec XVIII wieku, kiedy to nowy właściciel miasta, Jerzy



Ryc. 8. Koźmin Wielkopolski na fotomapie niemieckiej wykonanej w oparciu o zdjęcia pionowe z października 1940 roku (A) © NCAP oraz na zdjęciu ukośnym z 8.07.2012. Fot. W Rączkowski. © IA UAM. Legenda: 1 – Koźmin, 2 – Koźmin Nowy, 3 – Koźmin Niemiecki.

Fig. 8. Koźmin Wielkopolski on the German photomap carried out based on vertical photographs from October 1940 (and) © NCAP and in a photo oblique from 8.07.2012. Phot. in Rączkowski. © IA UAM. Legend: 1 – Koźmin, 2 – Koźmin Nowy, 3 – Koźmin Niemiecki.



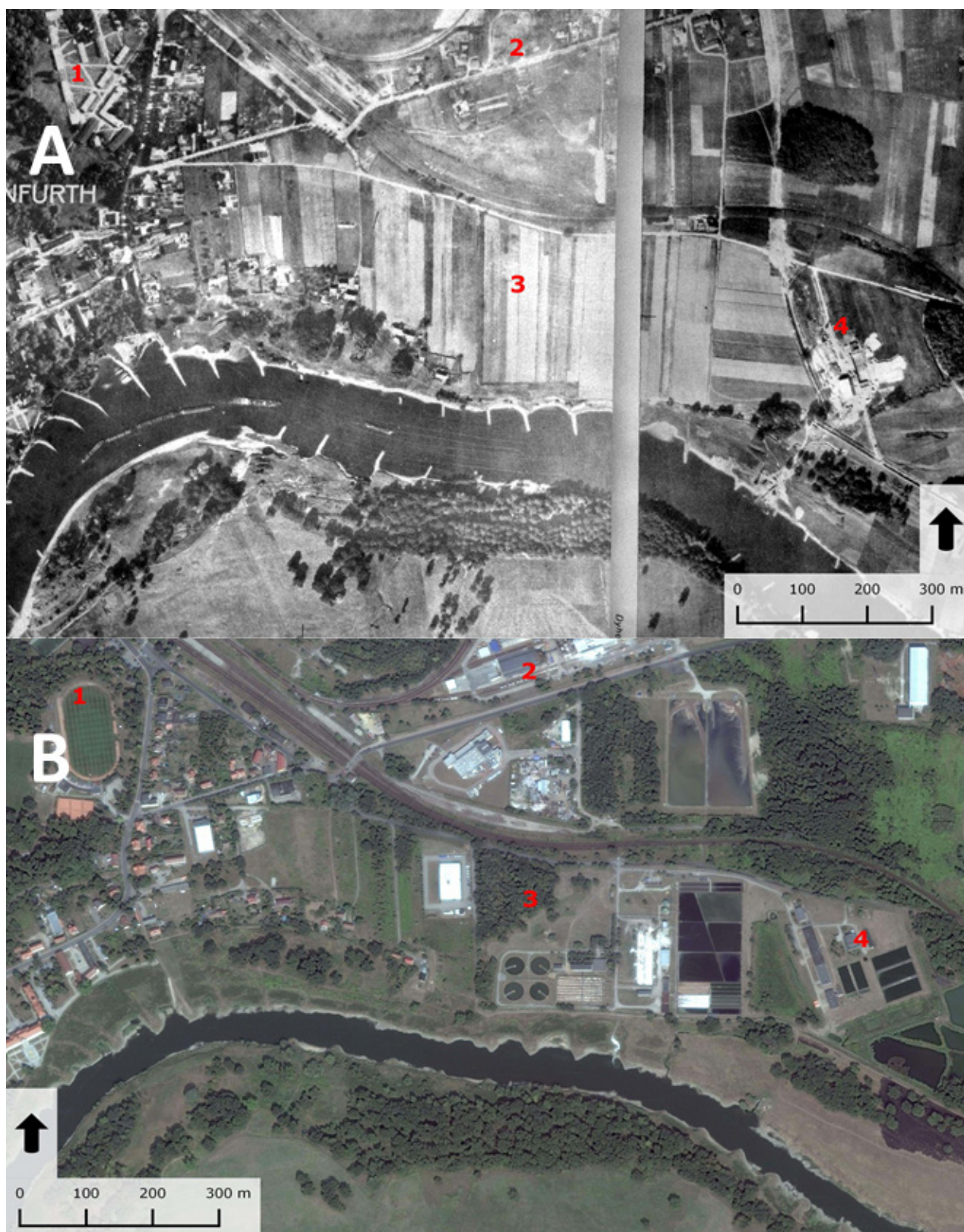
Ryc. 9. Koźmin Wielkopolski. Lokalizacja synagogi i zagospodarowanie przestrzeni po niej (1) oraz neogotyckiego kościoła oraz miejsca po nim w Koźminie Niemieckim (2) na fotomapie niemieckiej z 1940 roku i współczesnych ukośnych zdjęciach lotniczych.
 Fig. 9. Koźmin Wielkopolski. The location of the synagogue and developing the space after her (1) and of neo-Gothic church and for place after it in the Koźmin Niemiecki (2) on the German photomap from 1940 and contemporary oblique aerial photographs.

von Hoym, przebudował istniejący już pałac. Podjął także decyzję o założeniu ogrodu w stylu angielskim, młynów wodnych, leśniczówki, basenu czy winnicy zlokalizowanych wewnątrz parku, jak i w jego otoczeniu. Na początku XIX stulecia w mieście otwarto pierwszą stocznię, natomiast druga połowa tego wieku stała pod znakiem rozwoju transportu kolejowego. Brzeg Dolny został połączony linią kolejową z Wrocławiem i Głogowem (Kozioł, Załęski 1996).

Istotne decyzje wpływające na krajobraz miasta zapadły w 1938 roku. Wtedy to władze III Rzeszy postanowiły ulokować na Dolnym Śląsku fabrykę gazów bojowych pod nazwą *Anorgana* (Rogała 1996). Prace budowlane ruszyły prawdopodobnie w 1941 roku na ówczesnej wschodniej i północno-wschodniej rubież miasta. Zaraz po II wojnie światowej władze polskie zainteresowały się losem fabryk po ich opuszczeniu przez Niemców. Specjalnie powołany zespół ds. zabezpieczenia fabryk chemicznych na Dolnym Śląsku podjął w Brzegu Dolnym prace inwentaryzacyjne już jesienią 1945 roku. Okazało się, że Niemcy nie zdążyli zutylizować kilkuset ton środków chemicznych, jak i również zniszczyć podziemnego uzbrojenia fabryki czy budynków

przemysłowych (Rogała 1996). Taki stan dolno-brzeskiego kompleksu niewątpliwie był powodem decyzji o jego adaptacji na cele przemysłu chemicznego w PRL.

Spojrzenie na historyczne zdjęcie lotnicze z 1941 roku, w porównaniu ze współczesną ortofotomapą (Ryc. 10), pozwala stwierdzić, iż pierwsze obiekty przemysłowe powstały na wschód od miasta, lecz równocześnie w pewnym oddaleniu od Odry (w kierunku na N). Istniejące w latach 40. osiedla przy ul. Urazkiej (Ryc. 10A: 2) oraz w pobliżu dworca kolejowego (Ryc. 10A: 1) zostały zlikwidowane. Likwidacja osiedla znajdującego się pierwotnie na N od zakładów niemieckich pozwoliła na rozbudowę spółki *PCC Rokita* (Ryc. 10B: 2). Natomiast tereny przy dworcu kolejowym zostały przeznaczone pod stadion zbudowany z okazji XX rocznicy PRL (Ryc. 10B: 1) (Bakes 1972). Pola uprawne nad Odrą znajdujące się na wschód od miasta (Ryc. 10A: 3) zostały przeznaczone pod budowę oczyszczalni ścieków (Ryc. 10B: 3). Jeszcze bardziej na wschód Niemcy przygotowywali kolejną inwestycję widoczną na fotomapie jako jasne fototony (Ryc. 10A: 4). Dziś w tym miejscu znajduje się dalsza część oczyszczalni ścieków (Ryc. 10B: 4). Potrzeby związane z rozwojem zakładów przemysłowych prowadziły do



Ryc. 10. Brzeg Dolny (wschodnia strefa miasta). Strefa zabudowy oraz lokalizacja zakładów chemicznych na fotomapie niemieckiej z 8.07.1941 (A) © NCAP oraz sytuacja współczesna (11.08.2015) ukazująca ekspansję przestrzeni przeznaczonej pod przemysł (B)

© GoogleEarth. Legenda: 1 – osiedle robotnicze/stadion, 2 – zabudowania/zakład produkcyjny, 3 – pola uprawne/oczyszczalnia ścieków, 4 – eksploatacja piasku/oczyszczalnia ścieków.

Fig. 10. Brzeg Dolny (eastern zone of the city). The zone of the building development and the location of the chemical plant on the German photomap from 8.07.1941 (and) © NCAP and the contemporary situation (11.08.2015) portraying the expansion of the space allocated up to the industry (B) © GoogleEarth. Legend: 1 – housing estate workers'/stadium, 2 – production develop/unit, 3 – farmland/sewage treatment plant, 4 – sandpit/sewage treatment plant.

znaczących zmian w krajobrazie i potrzeby mieszkańców musiały być im podporządkowane. Uwagę zwraca, że po II wojnie światowej zaniedbana została regulacja Odry i konstrukcje (np. ostrogi) doskonale widoczne na fotomapie (1941 rok) są obecnie (współczesna ortofotomapa) zamulone i zarośnięte.

Dyskusja i wnioski

Wybrane przykłady pozwalają na sformułowanie kilku wniosków. Pierwszym, wydaje się niepodważalnym, jest stwierdzenie o niebywale dużej przydatności historycznych zdjęć lotniczych w studiach nad procesami urbanizacyjnymi, ale też i znacznie szerzej, przeszłymi krajobrazami. Nie tylko bowiem miasta zostały zarejestrowane na zdjęciach. Fotomapy niemieckie z lat 1933-1944 pokazują całokształt stanu krajobrazu ogromnych połaci współczesnej Polski (Ryc. 2), w tym wiele elementów, które już dziś nie istnieją. Jest to zasób zdecydowanie zbyt słabo wykorzystywany w studiach nad zmianami w krajobrazach. Bez względu też pozwalają na ocenę efektywności strategii konserwatorskich w odniesieniu do historycznych układów urbanistycznych. Analiza sekwencji zdjęć lotniczych od lat 30. XX wieku po czasy współczesne pozwala na identyfikację zmian całych układów, jak i indywidualnych obiektów.

Druga grupa wniosków odnosi się do zasadniczego tematu tego artykułu, czyli próby identyfikacji strategii konserwatorskich w odniesieniu do układów urbanistycznych. I tu materiały fotolotnicze nie dają prostej i oczywistej odpowiedzi. Jest to konsekwencją braku jednoznacznych zapisów prawnych do początku lat 60. XX wieku (uchwalenie ustawy z 1962 roku). Siłą rzeczy odbudowa i rewaloryzacja miast odbywały się w warunkach słabej ochrony prawnej i braku powszechnie obowiązującej strategii konserwatorskiej. Nie może zatem dziwić, że wiele działań było podejmowanych spontanicznie, żywiołowo i względny wartości historycznych miast sporadycznie były priorytetem. Ten właśnie czynnik braku doceniania wartości historycznych został pogłębiony w działaniach na obszarze miast wraz z wprowadzeniem ustawy z 1962 roku. Jak już wspomnieliśmy, w ustawie tej znalazł się zapis, że prezydium powiatowych i miejskich rad narodowych podejmowały decyzje co „zasługuje na wciągnięcie do rejestru zabytków” (Art. 13, pkt 2). W konsekwencji bardzo często osoby nieprzygotowane pod względem merytorycznym podejmowały decyzje co warto, a czego nie warto chronić. Najbardziej znanym przykładem patologii związanych z tym przepisem była próba zabudowy wieżowcami Kazimierza Dolnego (Konopka 2012: 16). Sytuacja jeszcze gorzej prezentowała się na tzw. ziemiach odzyskanych, gdzie w świetle prawa dochodziło do znacznie większych aktów wandalizmu (np. Czerner 2000: 64; Konopka 2012: 16). Procesy, które staraliśmy się uwypuklić (punkty 4.1–4.5), nie uwzględniały sformalizowanych schematów postępowania. Ich kształt i skutki wynikały w znaczącym stopniu z sytuacji społeczno-politycz-

nej, i miały decydujący wpływ na postrzeganie potrzeb konserwatorskich.

Patrząc z perspektywy przepisów prawnych i skutków rozmaitych działań (inspirowanych politycznie, ideologicznie, będących skutkiem braku wiedzy) sformułować można tezę, że... nie było żadnych obowiązujących, wykształconych strategii konserwatorskich dotyczących ochrony historycznych układów urbanistycznych. Zatem zmiany jakie możemy obserwować analizując materiały fotolotnicze były skutkiem indywidualnych decyzji. I tak samo dotyczy to wielkich projektów odbudowy takich miast, jak Warszawa, Wrocław, Poznań czy Gdańsk. W większości przypadków wartości historyczne przegrywały z doraźnymi potrzebami. Ale może właśnie z powodu bardzo zindywidualizowanych decyzji zjawisko losów układów urbanistycznych jest szczególnie frapujące. Każdy przypadek jest inny i wymaga wnikliwych studiów nad ludzkimi procesami decyzyjnymi.

Literatura:

- ANDRULEWICZ H., 1968. *Konferencja urbanistyczna poświęcona założeniom oraz kryteriom oceny wartości zabytkowej historycznych zespołów miejskich - Warszawa 22.XI.1967*. Ochrona Zabytków, t. 21(1), Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa, s. 55-58.
- BAILEY R. M., CRAWFORD J., WILLIAMS A., 2010. *Above Scotland Cities. The National Collection of Aerial Photography*. RCAHMS, Edinburgh.
- BAKES J., 1972. *Wołów i Ziemia Wołowska*. Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk.
- BANN S., 2013. *Nadar's Aerial View*. W: Dorrian M., Pousin F. [Red.]: *Seeing from Above. The Aerial View in Visual Culture*. I.B. Tauris, London, s. 83-94.
- BASTOWSKA K., 2003. *Z dziejów zabytkowych świątyń dawnego województwa koszalińskiego w latach 1945–1989*. W: Rączkowski W., Sroka J. [Red.]: *Historia i Kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. II, Fundacja Dziedzictwo, Sławno, s. 197-242.
- BIERWIACZONEK K., 2015. *Przestrzeń publiczna jako przedmiot badań studiów miejskich w kontekście współczesnego definiowania miasta*. W: Malikowski M., Palak M., Halik J. [Red.]: *Zmiany w przestrzeni współczesnych miast*. Rzeszów: Uniwersytet Rzeszowski, s. 11-23.
- BONEK T., RINGART-ORŁOWSKA M., 2015. *Lubią: klasztor mrocznych tajemnic*. Wydawnictwo Replika, Poznań.
- BRYKOWSKA M.E., 2007. *Dokumentacja naukowa niezbędna dla ochrony i konserwacji zabytków architektury*. Roczniki Geomatyki, t. 5(8), Polskie Towarzystwo Informatyki Przestrzennej, Warszawa, s. 115-128.
- CAMPANELLA T.J., 2001. *Cities from the Sky: An Aerial Portrait of America*. Princeton Architectural Press, New York.
- COWLEY D., FERGUSON L., 2010. *Historic aerial photographs for archaeology and heritage management*. W: Campana S., Forte M., Liuzza C. [Red.]: *Space, Time, Place. Third International Conference on Remote Sensing in Archaeology, 17th-21st August 2009, Tiruchirappalli, Tamil Nadu, India*. Oxford: Archaeopress, s. 97-104.
- COWLEY D.C., STANDRING R.A., ABICHT M.J., (red.) 2010. *Landscapes through the Lens. Aerial Photographs and Historic Environment*. Oxbow Books, Oxford.
- CZERNER O., 2000. *Zabytki Śląska w Polsce dyktatury proletariatu*. W: Tomaszewski A. [Red.]: *Badania i ochrona*

- zabytków w Polsce w XX wieku. Warszawa: Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, s. 59-72.
- DROZDOWSKI M.M., ZAHORSKI A., 1981. *Historia Warszawy*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- FRIEDRICH J., 2015. *Odbudowa Głównego Miasta w Gdańsku w latach 1945-1960*, Wydawnictwo Słowo/Obraz Terytoria, Fundacja Terytoria Książki, Gdańsk.
- GUAITOLI M. (red.) 2003. *Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio*. Campisano Editore, Roma.
- GOMOLEC L., 1960. *Dzieje miasta Śmigla*. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- HALES P.B., 1984. *Silver Cities. The Photography of American Urbanization, 1839-1915*. Temple University Press, Philadelphia.
- HANSON W.S., OLTEAN I.A., (red.) 2013. *Archaeology from Historical Aerial and Satellite Archives*. Springer, New York, London.
- HISTORIC ENGLAND, 2016. *Ballooning in Bowler Hats: Early Images From Victorian Skies* [dostęp 14.04.2016: <https://heritagecalling.com/2016/04/13/ballooning-in-bowler-hats-early-images-from-victorian-skies/>]
- IVANIŠEVIĆ V., VELJANOVSKI T., COWLEY D., KIARSZYS G., BUGARSKI I. (red.), 2015, *Recovering Past Landscapes*. Institute of Archaeology, AARG, Belgrad.
- KACALAK J., 2008. *Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Lubiążu na przełomie wieków*. PAWEŁ SPIŻAK OSCAR MARAND, Warszawa.
- KALINOWSKI W., 1982. *Zespoły staromiejskie w teorii i praktyce studialno-projektowej oraz realizacji*. Ochrona Zabytków, t. 35(3-4), Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa, s. 155-159.
- KASZUBA K. ZIĄTKOWSKI L., 1998. *Historia Brzegu Dolnego*. Urząd Miejski w Brzegu Dolnym, Brzeg Dolny–Wrocław.
- KIARSZYS G., 2016. *Erased Landscapes: Conflict, Memory and Post-World War II Landscape Transformation in Western Poland*. W: Stichelbaut B., Cowley D. [Red.]: *Conflict Landscapes and Archaeology from Above*. AARG, Dorchester, s. 221-234.
- KIJOWSKA J., KIJOWSKI A., RĄCZKOWSKI W., 2010. *Politics and landscape change in Poland: c. 1940-2000*. W: Cowley D. C., Standring R. A., Abicht M. J. [Red.]: *Landscapes Through the Lens. Aerial Photographs and Historic Environment*. Oxbow Books, Oxford, s. 155-166.
- KODUROWA A., 1963. *Czerniejewo (woj. poznańskie). Rozpoznanie historyczno-urbanistyczne i wskazania do planu zagospodarowania przestrzennego*. Poznań (maszynopis)
- KONDZIELA H., 1971. *Stare Miasto w Poznaniu. Zniszczenia – odbudowa – program dalszych prac*. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- KONOPKA M., 2012. *Aby z dawnego bytu wartości utwalić i upowszechnić... . Ochrona Zabytków*, t. 65(1-2), Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa, s. 9-34.
- KOWALCZYK J., 2007. *Przygotowania do edycji inwentaryzacji Kazimierza Stronczyńskiego*. Ochrona Zabytków, t. 60(2), Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, Warszawa, s. 51-66.
- KOZIOŁ I. ZAŁĘSKI J., 1996, *Miasto i gmina Brzeg Dolny. Inwentaryzacja krajoznawcza województwa wrocławskiego*. Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław.
- KRĘGLEWSKA-FOKSOWICZ E., 1962. *Sieraków (woj. poznańskie). Studium historyczno-urbanistyczne*. Poznań (maszynopis)
- LEWICKI J., 2011. *Między waloryzacją a klasyfikacją czyli o skutecznej ochronie zabytków w Polsce*. W: Szmygin B. [Red.]: *System ochrony zabytków w Polsce – analiza, diagnoza, propozycje*. Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Politechnika Lubelska, Lublin-Warszawa, s. 171-179.
- LINDMAJER J., (red.) 1994, *Dzieje Sławna*. Urząd Miejski w Sławnie, Słupsk.
- LINETTE E., 1962. *Lwówek. Studium historyczno-urbanistyczne*. Poznań (maszynopis)
- LUBOCKA-HOFFMANN M., 2008. *Doktryna konserwatorska a odbudowa miast*. *Studia Elbląskie*, t. 9, **Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Elbląskiej, Elbląg**, s. 241-249.
- ŁUKOMSKI S., 1914. *Koźmin Wielki i Nowy. Monografia historyczna*. Księgarnia św. Wojciecha, Poznań.
- MALISZEWSKI P., ANDRUCIEWICZ H., ŁOTYSZ A., 1971. *Dział Zabytków i Architektury ODZ*. Ochrona Zabytków, t. 24(4), Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa, s. 234-244.
- MAŁACHOWICZ E., 2000. *Architektura odbudowywanych ośrodków miast historycznych*. W: Tomaszewski A. [Red.]: *Badania i ochrona zabytków w Polsce w XX wieku*. Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa, s. 45-58.
- MERTA A., 2004. *Wspomnienie o tragicznych dniach Ścinawy nad Odrą – 1945 r.* Stowarzyszenie Społeczno-Kulturalne Ziemi Ścinawskiej "Mała Ojczyzna", Ścinawa.
- PARYSEK J.J., 2015. *Rewitalizacja miast w Polsce: wczoraj, dziś i być może jutro*, *Studia Miejskie*, 17, 9-25.
- PAWŁOWSKI K., WITWICKI M., 1968. *Problemy oceny wartości zabytkowej historycznych zespołów miejskich*. Ochrona Zabytków, t. 21(4), Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa, s. 3-12.
- PIC J., 1962. *Kłeco (woj. poznańskie). Wskazania konserwatorskie do planu zagospodarowania przestrzennego*. Poznań (maszynopis)
- PIETROWSKI M., 2001. *Z dziejów gminy żydowskiej w Koźminie Wlkp.* Szkice Koźmińskie, t. 28, Towarzystwo Miłośników Koźmina Wlkp, Koźmin Wlkp, s. 3-19.
- PILCH J., 1970. *Lubiąż*. Dolnośląskie Towarzystwo Oświatowe, Wrocław.
- PRUSZYŃSKI J., 1991. *Polityka i prawo wobec ochrony zabytków wsi i miasteczka*. W: Rudkowski T. [Red.]: *Wieś i miasteczko u progu zagłady*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 171-184.
- PRZYŁĘCKI M., 1970. *Mury obronne miast Dolnego Śląska*. PTTK, Dolnośląskie Towarzystwo Oświatowe, Wrocław.
- RĄCZKOWSKI W., 2004. *Dusty treasure: thoughts on a visit to The Aerial Reconnaissance Archives at Keele University (UK)*. AARGnews, vol. 29, AARG, Cambridge, s. 9-11.
- RĄCZKOWSKI W., 2009. *Archeologiczny rekonesans lotniczy na Dolnym Śląsku w 2006 roku*. Śląskie Sprawozdania Archeologiczne, t. 51, Instytut Archeologii Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 319-334.
- ROGAŁA J., 1996. *Historia zakładów chemicznych „Rokita”*. Przemysł Chemiczny, t. 75(3), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Przemysłu Chemicznego, Warszawa, s. 85-90.
- SOLICKI S., 1981. *Wołów. Zarys dziejów miasta i regionu*. Dolnośląskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Wrocław.
- SOSNOWSKI O., 1930. *Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze Wielkiej Warszawy*. Zakład Architektury Polskiej, Warszawa.
- SPRINGER K., 2010. *Od Śmigiełskiej Kolei Powiatowej po Śmigiełską Kolej Dojazdową (1900-2010)*. Urząd Miasta Śmigiel, Śmigiel.
- STICHELBAUT B., BOURGEOIS J., SAUNDERS N.J., CHIELENS P., (red.) 2009. *Images of Conflict: Military Aerial Photography and Archaeology*. Cambridge Scholars Publishing, Newcastle-upon-Tyne.
- STICHELBAUT B., COWLEY D., (red.) 2016. *Conflict landscapes and Archaeology from Above*. Ashgate, Farnham.
- SZAŁYGIN J., 2012. *Rejestr i ewidencja zabytków nieruchomych oraz ruchomych w działaniach Narodowego Instytutu*

tu Dziedzictwa. Ochrona Zabytków, t. 65(1-2), Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa, s. 117-158.

WITWICKI M., 1967. *Kryteria oceny wartości zabytkowych zespołów miejskich*. W: Andrulewicz H., Apanasewicz J. [Red.]: Ochrona miejskich zespołów zabytkowych: materiały z konferencji w Bolesławcu w dniach 8 i 9 listopada 1966 roku., Ministerstwo Kultury i Sztuki, Warszawa, s. 25-40.

WRÓBLEWSKA G., 1959. *Historia rozwoju przestrzennego m. Swarzędza*. Poznań (maszynopis)

ZARĘBSKA T., 2000. *Badania i ochrona historycznych miast*. W: Tomaszewski A. [Red.]: *Badania i ochrona zabytków w Polsce w XX wieku*. Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa, s. 35-44.



Adam LOKŚ – absolwent archeologii w Instytucie Archeologii UAM w Poznaniu oraz student geoinformacji w Instytucie Geoekologii i Geoinformacji UAM w Poznaniu. W bieżącym roku planuje zakończyć studia broniąc prac magisterskich z powyższych kierunków. Pośród szerokich zainteresowań najczęściej uwagi poświęca wykorzystaniu zdjęć lotniczych (historycznych i współczesnych) w archeologii, a także badaniom z zakresu archeologii lotnictwa (pozostałości kulturowych związanych z lotnictwem) głównie z perspektywy teledetekcji. Adres: Instytut Archeologii, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, ul. Umultowska 89D, 61-614 Poznań. E-mail: loksfly@gmail.com

Adam LOKŚ - a graduate of archeology at the Institute of Archeology, Adam Mickiewicz University in Poznań and a student of geoinformation at the Institute of Geoecology and Geoinformation of Adam Mickiewicz University in Poznań. In the current year, he plans to complete his studies defending his master's theses from the above fields. Among the broad interests he devotes the most attention to the use of aerial photographs (historical and contemporary) in archeology, as well as research in the field of aviation archeology (cultural remains related to aviation) mainly from the perspective of remote sensing. Address: Instytut Archeologii, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, ul. Umultowska 89D, 61-614 Poznań, Poland; E-mail: loksfly@gmail.com



Prof. dr hab. Włodzimierz RĄCZKOWSKI – pracownik Zakład Teorii i Metod w Archeologii, Instytutu Archeologii Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. Autor licznych prac z zakresu archeologii lotniczej; teorii i metodologii w archeologii, w szczególności dotyczących tradycji anglosaskiej; systemów osadniczych w dorzeczu środkowej Wieprzy, na Pomorze oraz zastosowań GIS'u w archeologii. Adres: Instytut Archeologii Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, ul. Umultowska 89D, 61-614 Poznań; Telefon: 61 829 14 21; E-mail: wlodekra@amu.edu.pl

Professor dr hab. Włodzimierz RĄCZKOWSKI - an employee of the Department of Theory and Methods in Archeology, Institute of Archeology, Adam Mickiewicz University in Poznań. Author of numerous works in the field of aerial archeology; theory and methodology in archeology, in particular on Anglo-Saxon traditions; settlement systems in the central Wieprza basin, in Pomerania and GIS applications in archeology. Address: Instytut Archeologii Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, ul. Umultowska 89D, 61-614 Poznań, Poland; Telephone: + 48 61 829 14 21; E-mail: wlodekra@amu.edu.pl