Weronika Dragan

Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych Polski

UNIWERSYTET ŚLĄSKI
WYDAWNICTWO

Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych Polski

Weronika Dragan

Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych Polski

Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego • Katowice 2021

Recenzja
Anita Wolaniuk

Źródła finansowania badań

Stypendium doktorskie
„Etiuda 6” Narodowego Centrum Nauki
[nr rejestr. 2018/28/T/HS4/00218]

Patronat honorowy

PATRONAT
BURMISTRZA MIASTA
ALEKSANDROWA KUJAWSKIEGO

Patronat prasowy

Miesięcznik entuzjastów transportu szynowego
Świat Kolei

Podziękowania

Składam serdeczne podziękowania Recenzentce książki dr hab. Anicie Wolaniuk, prof. UŁ za cenne wskazówki.

Składam również podziękowania prof. dr. hab. Tomaszowi Komornickiemu i dr. hab. Dariuszowi Sokołowskiemu, prof. UMK za poświęcony czas i cenne uwagi poczynione na etapie obrony pracy doktorskiej.

Dziękuję dr. hab. Robertowi Krzysztofikowi, prof. UŚ promotorowi rozprawy doktorskiej.

Dziękuję także za poświęcony czas tym Osobom oraz Instytucjom, w tym archiwom państwowym, które udostępniły materiały archiwalne oraz wszelkie inne informacje pomocne w pisaniu pracy:
prof. dr. hab. Zbigniewowi Taylorowi
dr. Arielowi Ciechańskiemu
dr. hab. inż. arch. Danielowi Załuskiemu, prof. PG
dr. Andrzejowi Cieśli (burmistrz miasta Aleksandrowa Kujawskiego)
mgr. inż. arch. Jeremiaszowi Świerzawskiemu
mgr. Piotrowi Grzymkowskiemu

oraz:

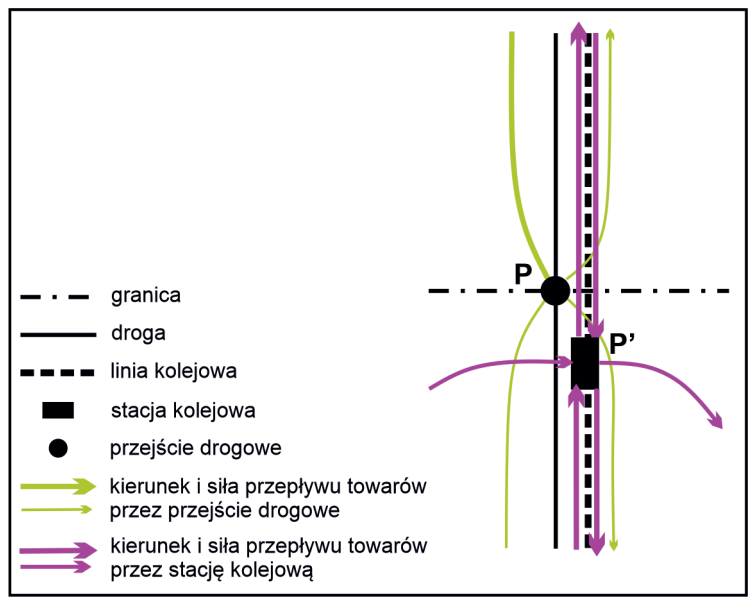
Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung – Institut der Leibniz-Gemeinschaft
Polskim Kolejom Państwowym S.A.
Starostwu Powiatowemu w Aleksandrowie Kujawskim
Starostwu Powiatowemu w Grajewie
Starostwu Powiatowemu w Wieruszowie
Urzędowi Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce
Urzędowi Miasta Mysłowice
Urzędowi Miejskiemu w Łapach
Wojewódzkiemu Urzędowi Ochrony Zabytków w Łodzi Delegaturze w Sieradzu

Wstęp

W XIX w. państwo polskie zniknęło z mapy Europy, a jego terytorium stało się matrycą jednych z najsilniejszych przekształceń nie tylko w kwestii osadnictwa, lecz także ekonomicznych, społecznych i infrastrukturalnych. Podkreślał to Sobczyński (2008a), pisząc, że najbardziej zauważalne w krajobrazie współczesnej Polski są granice reliktowe, które stanowią pozostałość barier politycznych ukształtowanych w początkach stadium industrializacji. To okres industrialny zaczął kształtować nowy typ miast-wrót (*gateway cities*), wykorzystujących kolejowe przejścia graniczne, których rozwój związany był z przebiegiem granic państwowych i przecinających je linii kolejowych (Krzysztofik, 2012). Banister i Lichflied (1995) zauważyli powiązania między rozwojem społeczno-gospodarczym miejscowości a transportem związanym z połączeniami międzynarodowymi, w tym również kolejowymi. Założenie to odnieść można także do powstającej siatki kolejowych przejść granicznych Europy w XIX w. Ich unikalność wynikała bowiem z rzadkości występowania takich przejść, gdyż tylko nieliczne linie kolejowe między imperiami europejskimi zostały przedłużone przez granicę państwową. W pewnym sensie sytuacja ta powtórzyła się w okresie międzywojennym, jednak tego typu miejsc było już znacznie mniej. Sieć kolejowa na obszarze Polski była w swych zasadniczych zrębach już ukształtowana i w związku z tym na bazie jednoczesnego oddziaływania granicy państwowej i stacji kolejowej praktycznie już nie dochodziło do tworzenia nowych ośrodków.

W niniejszej pracy budowę linii kolejowej oraz oddziaływanie granicy państwowej przyjęto jako kluczowe z punktu widzenia zarówno kreacji nowych przestrzeni, jak i powstawania nowych jednostek osadniczych. Procesy miastotwórcze zależą od wielu czynników wzajemnie się zazębiających i niejednokrotnie pozostających w synergii. Zaistnienie synergii między tymi elementami przestrzennymi przyczyniło się do powstania zupełnie nowego w sieci osadniczej typu miasta-wrót, tj. kolejowo-granicznych miast-wrót. Miejsca te ogniskowały większość przepływów zarówno dóbr, jak i osób, co wymagało odpowiedniego zaplecza funkcjonalno-technicznego oraz społecznego (Komornicki, 1999). Jak zauważył Zagożdżon (1988), tylko w odpowiednich warunkach powstają określone typy jednostek osadniczych. Zmiana tych warunków wpływa na zmienność form owych osiedli, wywołując określone kierunki przekształceń. W okresie przedkolejowym miejscem ogniskującym rozwój przestrzenno-funkcjonalny miejscowości pogranicza były komory celne i punkty graniczne przy drogach. Wprowadzenie w układ transportowy międzynarodowej stacji kolejowej skutkowało natomiast znacznym wzrostem rangi tego typu miejsc w sieci osadniczej

regionu, a nawet kraju. Przekładało się to na spiętrzenie potencjału miastotwórczego w wyniku skumulowania przepływów drogowych i kolejowych (ryc. 1). Prescott (1987) w granicach politycznych dostrzegał czynnik przemian urbanistyczno-przestrzennych i funkcjonalnych. Odnosząc się do tego sformułowania, można przytoczyć stwierdzenie Kotera (1979), iż układ przestrzenny kształtują różnokierunkowo działające w przeszłości siły strukturotwórcze.



Rycina 1. Ideogram przepływów międzypaństwowych.
P – przejście drogowe, P' – przejście kolejowe.
Źródło: Opracowanie własne.

Z chwilą zmiany położenia granicy państwowej zanikał jeden z kluczowych czynników oddziałujących na szeroko pojętą przestrzeń osadniczą. Wówczas ważna stawała się zdywersyfikowana struktura gospodarcza miejscowości, która pozwalała miastu istnieć pomimo uszczuplenia jego potencjału miastotwórczego. Ponadto duże znaczenie miało położenie miejscowości względem innych ośrodków uformowanego regionu stykowego. Należy przy tym pamiętać, że dawna granica państwowa zauważalna jest również współcześnie – poprzez zachowanie jej reliktów w sferze przestrzennej czy społecznej (Sobczyński, 1993). Spuścizna ta jednak nie zawsze spotyka się z odbiorem wyłącznie pozytywnym, co wpływa na wytyczanie przez zarządców tych terenów różnych ścieżek postępowania wobec zachowanej infrastruktury. Wartość tych obiektów może ulec wzmocnieniu w świadomości mieszkańców bądź też mogą one zostać pozostawione do czasu ich całkowitej destrukcji połączonej z zanikiem w społecznej świadomości.

Przedmiot badań i cele pracy

Przedmiot badań niniejszej pracy stanowią układy przestrzenno-urbanistyczne miejscowości rozwijających się w wyniku jednoczesnego oddziaływania granicy państwo-

wej i transportu kolejowego. W studium wykorzystano dwa różne podejścia do analizy przestrzeni kształtujących się ośrodków typu miasta-wrota. Pierwsze bliższe jest założeniom badań geografii osadnictwa, drugie natomiast to mikroanaliza przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej. Różnica w tych podejściach zaznacza się również w zakresie badania relacji przestrzennych między poszczególnymi elementami – na poziomie genetyczno-analitycznym i diagnostyczno-planistycznym.

Kształtowanie się układów przestrzenno-urbanistycznych odbywa się na drodze oddziaływania wielu czynników lokalnych, regionalnych i państwowych. Podczas omawiania procesów przestrzennych nawiązano do czynników przyrodniczych, urbanistycznych, funkcjonalnych oraz społecznych, co wskazuje na wieloaspektowość wyjaśniania procesów miastotwórczych. Należy tu wymienić wzrastającą rolę przemysłu, ruchy migracyjne, różnorodność kulturową miejscowości granicznych oraz lokalne uwarunkowania topograficzne.

W monografii poruszono ponadto problematykę współczesnego zagospodarowania dawnych kolejowo-granicznych dworców i terenów miejskich wokół nich. W większości wytypowanych do badań miejscowości zaznacza się potrzeba zachowania historycznej spuścizny, świadczącej o dawnych funkcjach miastotwórczych. W tym ujęciu w pracy nawiązano do publikacji odnoszących się do tzw. renesansu kolei (Bertolini, 1996; Bertolini, Spit, 1998; Pol, 2002; Ross, 2000; Załuski, 2010), w tym nowego paradygmatu w polityce prowadzonej wobec obiektów kolejowych i infrastruktury kolejowej. Uwzględniono także sygnalizowany w literaturze przedmiotu problem konieczności zachowania dworców kolejowych, które bardzo często nie są kojarzone z dziedzictwem wartościowym (Dragan, Dymitrow, Krzysztofik, 2019; Dragan, Gierczak, 2020; Kruk, 2016).

W nawiązaniu do wskazanego uprzednio przedmiotu badań cel pracy sformułowano w następujący sposób: określenie charakteru przemian struktury przestrzennej dawnych miejscowości granicznych, dla których równorzędnym czynnikiem miastotwórczym stała się budowa stacji kolejowej. Ważne było także określenie zmiany rangi badanych miejscowości w sieci osadniczej regionu przygranicznego na tle rozwoju linii kolejowych. Z racji wieloaspektowości prowadzonych badań i złożoności podjętego problemu badawczego wydzielono również następujące cele szczegółowe:

- pierwszy cel poznawczy – określenie struktury funkcjonalno-przestrzennej i dynamiki jej przemian w odniesieniu do miejscowości pełniących funkcje granicznych ośrodków transportu kolejowego w Polsce w latach 1842–1939, a także próba skonstruowania typologii zinwentaryzowanych układów pod kątem ich indywidualnych cech przestrzennych;
- drugi cel poznawczy – próba określenia ścieżek postępowania samorządów lokalnych i zarządców infrastruktury kolejowej wobec dawnych graniczno-kolejowych terenów stacyjnych i przystacyjnych;
- cel teoretyczny – przegląd oraz krytyczna analiza teorii naukowych dotyczących funkcji i przestrzeni osadniczej, a następnie odniesienie tych nawiązujących do zagadnień kolejowo-granicznych do rzeczywistości historyczno-geograficznej badanych ośrodków. W konsekwencji ma to prowadzić do sformułowania nowych ujęć teoretycznych wyjaśniających rozwój miejscowości kolejowo-granicznych;

- cel metodyczny – zastosowanie oraz wzajemna weryfikacja treści archiwalnych materiałów kartograficznych, pisanych i ikonograficznych do ukazania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej dawnych granicznych miejscowości kolejowych oraz przemian układów przestrzenno-urbanistycznych tych ośrodków;
- cel aplikacyjny – zastosowanie uzyskanych wyników w różnego typu opracowaniach planistycznych i programach rewitalizacji mających na celu zachowanie dziedzictwa terenów przydworcowych.

Problem badawczy

Podjęty w pracy problem badawczy odnosi się do założenia, że zarówno sąsiedztwo granicy państwowej, jak i przebieg linii kolejowej mogły poprzez czynniki miastotwórcze tworzyć specyficzne układy przestrzenno-urbanistyczne. Zagadnieniem problemowym jest na tym tle istota zróżnicowania efektywności tego procesu – od przypadków słabej relacyjności do przypadków zależności ujawniającej się w powstawaniu dużych miast. W związku z powyższym sformułowano dwa relacyjne pytania badawcze:

1. Czy atrybuty granicy państwowej i przecinającej ją ważnej linii kolejowej tworzyły łącznie efekt synergii w rozwoju zurbanizowanych układów przestrzenno-funkcjonalnych, mających zdolność uzyskania przewagi w lokalnej sieci osadniczej?
   Jeśli tak, to:
2. Czy w sytuacji zaniku czynnika lokalizacji granicznej nadal istniała systemowa zdolność funkcjonowania zurbanizowanej przestrzeni powstałej w oparciu o jego uwarunkowania, czy jednostka taka dążyła do dezurbanizacji?

Uzasadnienie podjęcia tematu

Problem badawczy dotyczy kolejowych ośrodków granicznych zlokalizowanych współcześnie w Polsce, która jest unikalnym w Europie obszarem do prowadzenia tego typu badań. Obszar administracyjny dzisiejszej Polski w okresie do zakończenia I wojny światowej podzielony był pomiędzy trzy cesarstwa europejskie (Rosję, Austro-Węgry oraz Prusy/Niemcy). Niniejsza monografia – z racji wieloaspektowości badania przestrzeni jednostek osadniczych – ma charakter interdyscyplinarny, nawiązujący do badań geograficznych, urbanistycznych oraz historycznych. Tym samym może stanowić istotny przyczynek do rozwoju wiedzy z zakresu funkcji miastotwórczych, zagospodarowania przestrzennego oraz podejścia ewolucyjnego w interpretacji przemian przestrzennych. Jest to zagadnienie niepodejmowane dotychczas w ujęciu systematyzującym na gruncie badań geografii osadnictwa. Praca ma wypełnić lukę badawczą w tym zakresie. Jakkolwiek problem ten podejmowany był w publikacjach naukowych, to jedynie incydentalnie wyjaśniały one złożoność procesów zachodzących w przestrzeni kolejowych miejscowości granicznych. Znacznie częściej przedstawiane były ogólne zagadnienia wpływu kolei na urbanizację. Inny typ opracowania stanowiły analizy ukształtowanych już układów dzielnic przydworcowych bądź też

badania urbanistyczne zagadnienia dworca kolejowego w układzie miejskim w ujęciu ogólnym.

Ponadto studium porusza wątek zagospodarowania przestrzennego obiektów i terenów pokolejowych, który niejednokrotnie stanowi wyzwanie dla lokalnych władz samorządowych. Przeważająca część dotychczasowych opracowań dotyczy historii miejscowości, teorii i praktyk współczesnego zagospodarowania dworców kolejowych i terenów przydworcowych bądź wskazania form przestrzennych powstałych w wyniku oddziaływania dworca kolejowego. Brakuje natomiast syntetycznego i systematyzującego opracowania, dotyczącego kształtowania się układów przestrzennych związanych z dawnymi stacjami kolejowo-granicznymi, również w ujęciu problematycznego dziedzictwa w polityce miejskiej (por. Dragan i in., 2019; Dragan, Gierczak, 2020; por. także Ciechański, 2017).

Z innej strony praca może stanowić istotny przyczynek do rozwoju wiedzy dotyczącej ewolucji układów przestrzennych miejscowości rozwiniętych w wyniku synergii oddziaływań kolei i granicy państwowej. Ponadto stworzone typologie i modele, odnoszące się do rozwoju układów przestrzenno-urbanistycznych, jak również form osadniczych, w pewnym stopniu pozwalają na usystematyzowanie wiedzy i uzupełnienie luki badawczej.

Hipotezy badawcze

Ważnym uwarunkowaniem rozwoju nowych form osadniczych jest nadgraniczność. Specyfika wynikająca z jej oddziaływania na układy przestrzenno-urbanistyczne, przy zazębiającym się wpływie linii kolejowej, została zawarta w trzech hipotezach badawczych:

1. Układ przestrzenno-urbanistyczny ukształtowany w wyniku oddziaływania stacji kolejowej zależy od genezy ośrodka oraz barier ograniczających jego rozwój przestrzenny. Za bariery w tym wypadku uważa się granice: państwową, fizyczno-geograficzną oraz infrastrukturalną (linię kolejową wraz z zabudowaniami), od których zależy również specyfika struktury przestrzennej danej miejscowości.
2. Granica polityczna może oddziaływać pośrednio na strukturę przestrzenną miejscowości poprzez ukształtowanie się funkcji związanych z jej obsługą, zwłaszcza poprzez infrastrukturę kolejowo-graniczną, oraz bezpośrednio w przypadku, gdy stanowi barierę morfologiczną, niejednokrotnie nakładającą się na barierę o charakterze fizyczno-geograficznym.
3. Rozbudowana infrastruktura kolejowo-graniczna po zaniknięciu czynnika miastotwórczego stanowi wyzwanie dla decydentów w procesie jej późniejszej rewitalizacji, co przyczynia się do wdrażania różnych ścieżek przekształceń funkcjonalnych.

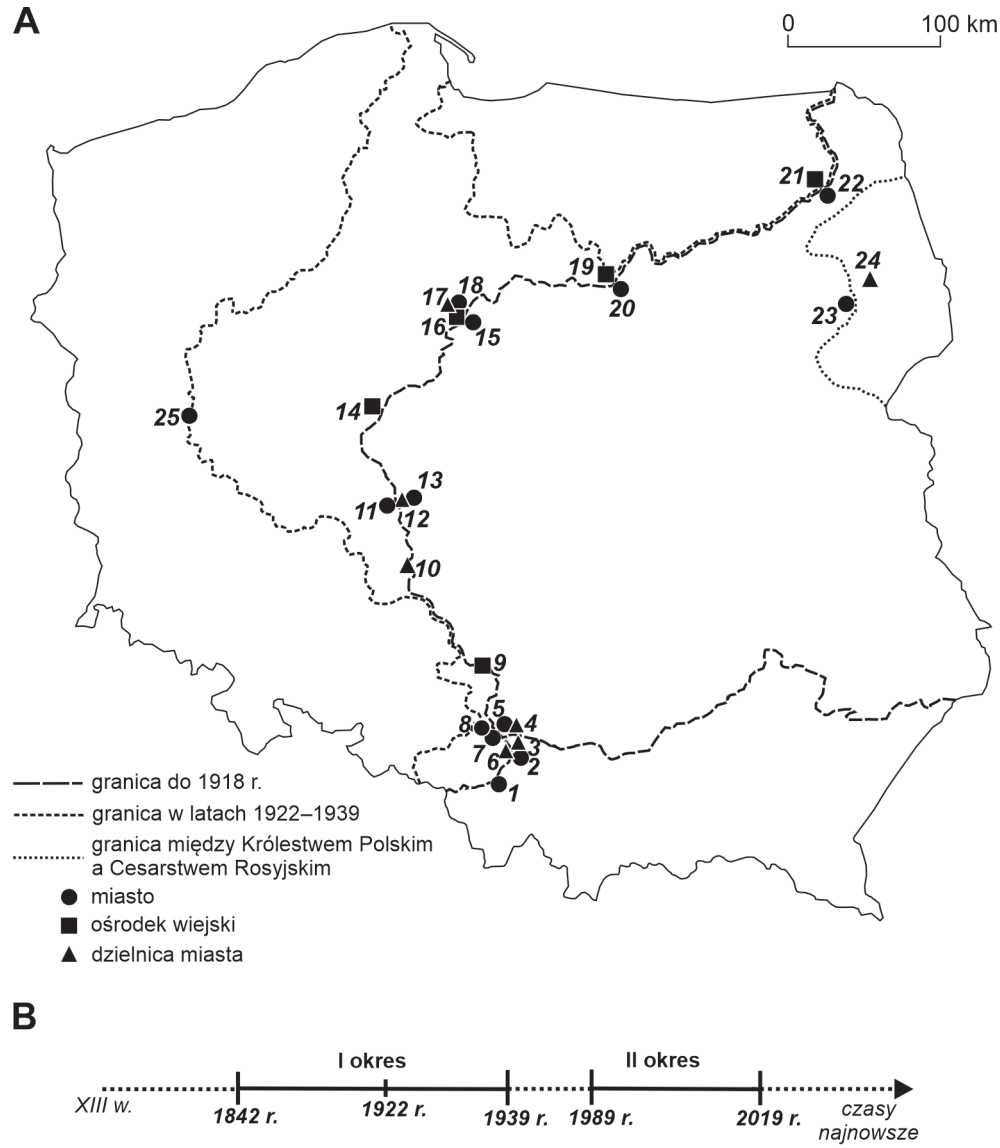
Zakres przestrzenny i czasowy badań

Badaniami objęto dawne graniczne miejscowości kolejowe, zlokalizowane wzdłuż granic państwowych Polski sprzed I wojny światowej oraz z okresu międzywojennego (dla pojedynczego przypadku), które obecnie położone są wewnątrz obszaru kraju. Podstawę wytypowania miejscowości do badań szczegółowych stanowił fakt jednoczesnej lokalizacji granicy państwowej i transportu kolejowego, które oddziaływały na rozwój ich układu przestrzennego. W ten sposób wytypowano 26 dawnych ośrodków graniczno-kolejowych (ryc. 2A) – 25 powstałych przed I wojną światową i jeden z okresu międzywojennego (aneks, zał. I). Miejscowości te rozciągają się w pasie od linii Beskidów przez Wielkopolskę i Kujawy po Podlasie, przy czym najwięcej z nich zlokalizowanych jest na historycznym pograniczu śląsko-małopolskim. Biorąc pod uwagę współczesny status administracyjno-prawny poszczególnych miejscowości, badaniami objęto 13 miast, 5 wsi, a także 7 jednostek osadniczych wchłoniętych przez większe miasta. Ponadto w pracy uwzględniono 27 dawnych graniczno-kolejowych miejscowości Litwy, Ukrainy, Czech, Rumunii, Serbii, a także Włoch. Stanowiły one istotny zbiór w procesie wyjaśniania przemian układów przestrzennych. Należy również wyjaśnić, że w przypadku gdy dana miejscowość była położna przy granicy państwowej kilkakrotnie (np. przed I wojną światową, a następnie w okresie międzywojennym), to w ramach prowadzonych badań nad kształtowaniem układów przestrzennych analizowany był jedynie pierwszy etap – pierwotny. Badane miejscowości musiały spełniać jeszcze jeden warunek, mianowicie obecnie nie mogą posiadać statusu ośrodka granicznego (utraciły tę funkcję). W badaniach nie uwzględniono miejscowości portowych. Ta grupa ośrodków cechuje się bowiem innymi czynnikami rozwoju, z dominującą rolą portu w rozwoju przestrzennym miejscowości, co może stanowić odrębny problem badawczy.

Zasadnicza część badań historycznych odnosi się do dwóch kluczowych okresów w historii Polski:

1. Pierwszy okres związany jest z istnieniem granicznych dworców kolejowych (do 1914 r.). Dodatkowo dla Zbąszynka przyjęto okres międzywojenny (1922–1939), w którym kształtował się on jako osada graniczno-kolejowa Niemiec.
2. Drugi okres obejmuje przemiany przestrzeni przystacyjnych dawnych granicznych dworców kolejowych, zachodzące po 1989 r. Rokiem końcowym badań terenowych i planistycznych jest 2019 r. Kończy on 30-letni okres kształtowania przestrzeni miejscowości przez samorządy lokalne (ryc. 2B).

W badaniach historycznych nawiązano również do procesów miastotwórczych kształtujących strukturę funkcjonalno-przestrzenną miejscowości przed okresem kolejowym. Badanie genezy i przemian ośrodków feudalnych stanowiło podstawę szczegółowej analizy układów powstałych w późniejszych okresach.



Rycina 2. Rozmieszczenie badanych miejscowości na tle podziałów obszaru administracyjnego współczesnej Polski (A) oraz zakres czasowy badań (B).

1 – Czechowice-Dziedzice, 2 – Oświęcim, 3 – Szczakowa (dziś Jaworzno Szczakowa), 4 – Granica (dziś Sosnowiec Maczki), 5 – Sosnowiec, 6 – Bieruń Nowy (dziś Bieruń), 7 – Mysłowice, 8 – Katowice, 9 – Herby Pruskie i Herby Ruskie (dziś Herby), 10 – Podzamcze (dziś Wieruszów Podzamcze), 11 – Nowe Skalmierzyce, 12 – Szczypiorno (dziś Kalisz Szczypiorno), 13 – Kalisz, 14 – Strzałkowo, 15 – Aleksandrów Pograniczny (Aleksandrów Kujawski), 16 – Otłoczyn, 17 – Podgórz (dziś Toruń Podgórz), 18 – Toruń, 19 – Iłowo-Osada, 20 – Mława, 21 – Prostki, 22 – Grajewo, 23 – Łapy, 24 – Starosielce (dziś Białystok Starosielce), 25 – Zbąszynek.

Źródło: Opracowanie własne.

Materiały źródłowe i metody badań

Podjęte badania nawiązują do procesu wyjaśniania przemian struktury przestrzennej badanych miejscowości, którego podstawę stanowią materiały jakościowe. Bazowym źródłem informacji o przemianach przestrzennych są różnego rodzaju zbiory

kartograficzne (mapy, plany) oraz szkice techniczne i architektoniczne (obiektów, linii kolejowych).

Drugą znaczącą grupą źródeł wykorzystaną w niniejszej pracy są materiały pisane, o tematyce krajoznawczej (relacje z podróży, przewodniki, historyczne monografie regionalne), urbanistycznej (akta, wspomnienia, pamiętniki, dzienniki) oraz funkcjonalno-statystycznej (przewodniki, czasopisma, księgi adresowe, monografie regionalne i miejskie, kroniki), a także społecznej (monografie, czasopisma). Wszelkiego rodzaju materiały monograficzne wydane przed 1939 r., a zwłaszcza w okresie do wybuchu I wojny światowej, potraktowano jako materiał źródłowy przedstawiający historyczne informacje o układzie przestrzennym miejscowości oraz specyfice życia ich ówczesnych mieszkańców.

W celu lepszego przedstawienia zagadnień przestrzennych uzupełniająco wykorzystano również materiały ikonograficzne ukazujące przyjęte rozwiązania architektoniczne, urbanistyczne oraz fizjonomię danego miejsca.

Z kolei do badań współczesnych wykorzystano materiały planistyczno-dokumentacyjne jednostek państwowych oraz samorządów lokalnych. Przedstawiają one zarówno zrealizowane już projekty, jak i inwestycje będące w trakcie realizacji bądź też dopiero planowane w skali przestrzeni lokalnych, regionalnych i krajowych. Do lokalnych władz samorządowych wystosowano również zapytania dotyczące planowanego zagospodarowania terenów przystacyjnych i samych obiektów dworcowych.

Przeprowadzone prace badawcze można podzielić na cztery wzajemnie uzupełniające się rodzaje: 1) archiwalne, 2) terenowe, 3) literaturowe oraz 4) typologiczno-modelowe.

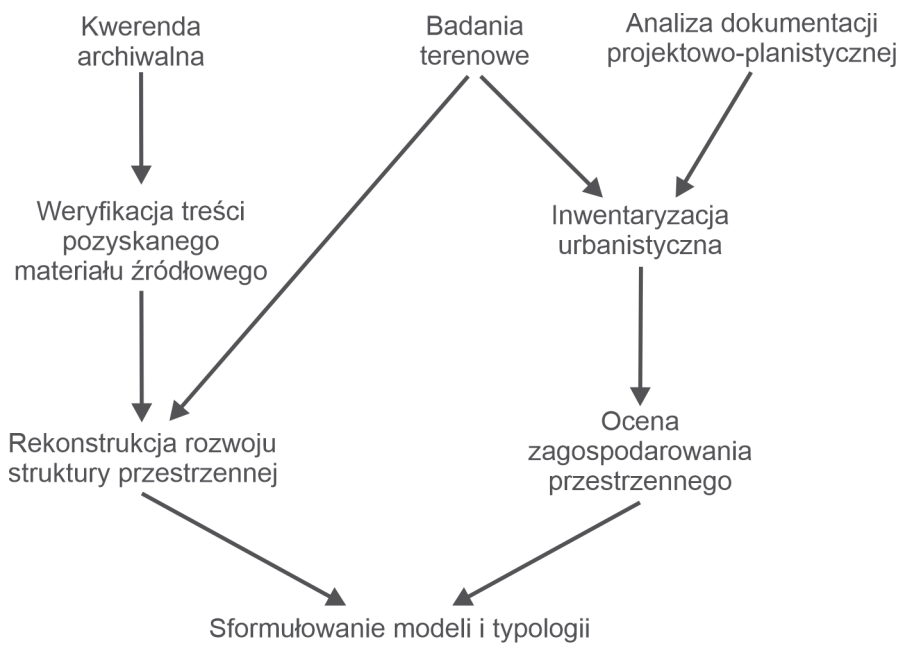
Silna korelacja badań z odtwarzaniem procesu kształtowania się układów przestrzennych miejscowości wiąże się w pierwszej kolejności z pozyskaniem materiałów źródłowych dotyczących historycznych okresów rozwoju danego ośrodka. Większość tego rodzaju materiałów pochodzi z 28 archiwów państwowych (wykaz skrótów stosowanych w tekście – por. tab. 1). Kilkuletnie prace badawcze zakończyły się kwerendą ponad 1000 jednostek archiwalnych, zawartych w wielu zespołach archiwalnych, nie tylko kartograficznych, lecz także w aktach miast, linii kolejowych, dyrekcji kolejowych, powiatów, notariuszy itp. (tab. 1). Kwerendy materiałów źródłowych dokonano również w archiwum Urzędu Miasta Mysłowice, a niektóre z nich pozyskano też z PKP S.A. (delegatury w Katowicach i Kaliszu), Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi – Delegatura w Sieradzu, Starostw Powiatowych w Aleksandrowie Kujawskim i Grajewie, Urzędu Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce. Ponadto na potrzeby niniejszej pracy Urząd Miasta w Łapach udostępnił materiały pozyskane z Rosyjskiego Historycznego Archiwum w Sankt Petersburgu.

Drugi rodzaj badań objął inwentaryzację urbanistyczną współczesnego stanu zagospodarowania przestrzennego terenów przystacyjnych. Analizie poddano fizjonomię oraz rozplanowanie zabudowy z okresu po utracie funkcji kolejowych, a także rozmieszczenie historycznych obiektów związanych z etapem kształtowania się układu urbanistycznego. Dokonano również obserwacji stanu zachowania poszczególnych obiektów, zwłaszcza dworców kolejowych (jako potencjalnych katalizatorów rewitalizacji) oraz pełnionej przez nie współcześnie funkcji.

Nie mniej istotna była analiza istniejącego piśmiennictwa, stanowiącego podstawę do wskazania osiągnięć i luk badawczych w zakresie kształtowania się układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków typu miasta-wrota obejmujących dawne graniczne dworce kolejowe. Ponadto przeprowadzono wnikliwą analizę pozyskanych dokumentów, gromadzonych m.in. przez organy samorządu lokalnego. W skład analizowanych opracowań weszły studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, lokalne programy rewitalizacji i rejestry zabytków.

Opracowaniem objęto również zebrane materiały kartograficzne, wykorzystując do tego celu metody modelowania. Podjęto próbę konstrukcji autorskiej typologii układów przestrzenno-urbanistycznych badanych miejscowości, ukształtowanych w wyniku oddziaływania granicy państwowej i transportu kolejowego. Dotyczy ona zarówno trajektorii rozwoju układu, jak i rozmieszczenia funkcji w badanej przestrzeni.

Podsumowując, postępowanie badawcze objęło najpierw kwerendę archiwalną w archiwach państwowych połączoną z weryfikacją treści pozyskanych z materiałów źródłowych. Następnie podjęto próbę rekonstrukcji rozwoju struktury przestrzennej miejscowości z weryfikacją pozyskanych materiałów źródłowych w postaci badań terenowych. Kolejny etap prac badawczych objął analizę dokumentacji planistyczno-projektowej połączonej z inwentaryzacją urbanistyczną, co zakończyło się oceną zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie te etapy złożyły się na sformułowanie modeli i typologii z nawiązaniem do funkcjonujących w literaturze koncepcji badawczych (ryc. 3).



Rycina 3. Schemat postępowania badawczego.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1
Zestawienie zespołów archiwalnych objętych kwerendą

Lp.	Oznaczenie w tekście		Nazwa archiwum
	Archiwum	Numer zespołu	Nazwa zespołu
I	AAN	Archiwum Akt Nowych	
		9	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w Warszawie
II	AGAD	Archiwum Główne Akt Dawnych	
		191	Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych
		194	Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu
		214	Zarząd Pałaców Carskich w Warszawie
		307	C.K. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
		310	C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych
		402	Zbiór kartograficzny
		413	Kolekcja map topograficznych i ogólnych
III	ANK	Archiwum Narodowe w Krakowie	
		280	Kataster Galicyjski
		200	Archiwum Wolnego Miasta Krakowa
IV	APB	Archiwum Państwowe w Białymstoku	
		6	Rząd Gubernialny Łomżyński
		33	Komisja Lustracyjna Grodzieńska
		71	Urząd Wojewódzki Białostocki
		149	Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Białymstoku
		1046	Zbiór map topograficznych z terenu województwa białostockiego
		1449	Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego
		1510	Zbiór kartograficzny
V	APB/Ł	Archiwum Państwowe w Białymstoku oddział w Łomży	
		156	Zarząd Powiatowy Mazowiecki
		442	Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Grajewie
		564	Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Łomży
VI	APBy	Archiwum Państwowe w Bydgoszczy	
		2	Rejencja Bydgoska
		154	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu
VII	APG	Archiwum Państwowe w Gdańsku	
		1081	Dyrekcja Kolejowa w Gdańsku (kartografia)
VIII	APG/G	Archiwum Państwowe w Gdańsku oddział w Gdyni	
		1081	Dyrekcja Kolejowa w Gdańsku (akta)
IX	APGW	Archiwum Państwowe w Gorzowie Wielkopolskim	
		28	Sąd Obwodowy w Gorzowie Wielkopolskim
		30	Akta miasta Gorzowa Wielkopolskiego
		201	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i Urzędu Powiatowego w Międzyrzeczu
		204	Akta miasta Międzyrzecza
		247	Sąd Obwodowy w Międzyrzeczu
		249	Sąd Obwodowy w Trzcielu
		255	Nadleśnictwo w Brójcach
		289	Urząd Telegraficzno-Budowlany w Gorzowie Wielkopolskim
		392	Zbiór kartograficzny

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

Lp.	Oznaczenie w tekście		Nazwa archiwum
	Archiwum	Numer zespołu	Nazwa zespołu
		524	Naczelna Dyrekcja Poczt we Frankfurcie nad Odrą
		856	Akta gminy Dąbrówka
X	APK		Archiwum Państwowe w Kaliszu
		1	Naczelnik Powiatu Kaliskiego
		16	Wydział powiatowy w Ostrowie Wielkopolskim
		19	Akta miasta Kalisza
		20	Akta miasta Kępno
		75	Akta gminy Skalmierzyce
		234	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i Urzędu Miasta i Powiatu w Ostrowie Wielkopolskim
		317	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Ostrowie Wielkopolskim
		448	Prezydium Grodzkiej Rady Narodowej i Nowych Skalmierzyc
		791	Urząd Miasta i Gminy w Wieruszowie
		842	Zbiór map i planów
		1097	Prezydium Rady Narodowej Osiedla w Skalmierzycach
		1203	Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu
		1241	Spuścizna Tadeusza Martyna z Kalisza
		1372	Spuścizna Andrzeja Genstwy z Kalisza
		1461	Zbiór materiałów rodzinnych
XI	APKat		Archiwum Państwowe w Katowicach
		6	Dyrekcja Kolei Żelaznych w Katowicach
		81	Akta miasta Katowice
		181	Zbiór kartograficzny do 1945
		396	Wyższy Urząd Górniczy Katowice
		776	Akta miasta Sosnowca
		1165	Akta miasta Szczakowej
XII	APKat/B-B		Archiwum Państwowe w Katowicach oddział w Bielsku-Białej
		2	Starostwo Powiatowe w Bielsku
		13	Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Czechowicach-Dziedzicach
		362	Akta miasta Oświęcimia
		684	Zbiór kartograficzny
XIII	APKat/P		Archiwum Państwowe w Katowicach oddział w Pszczynie
		1	Starostwo Powiatowe w Pszczynie
		26	Akta miasta Pszczyny
		53/11	Akta Budowlane
		183	Spuścizna Franciszka Wiery – działacza regionalnego w Pszczynie
		295	Lekarz Powiatowy w Pszczynie
XIV	APKiel		Archiwum Państwowe w Kielcach
		1	Rząd Gubernialny Radomski
XV	APŁ		Archiwum Państwowe w Łodzi
		1	Rząd Gubernialny Piotrkowski
		8	Urząd Gubernialny Piotrkowski do Spraw Włościańskich
		23	Izba Skarbowa Piotrkowska
		98	Urząd Gubernialny Kaliski do Spraw Włościańskich

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

Lp.	Oznaczenie w tekście		Nazwa archiwum
	Archiwum	Numer zespołu	Nazwa zespołu
		549	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowej w Łodzi
		609	Zbiór kartograficzny
XVI	APŁ/S	Archiwum Państwowe w Łodzi oddział w Sieradzu	
		154	Akta Gminy Podzamcze
XVII	APO	Archiwum Państwowe w Olsztynie	
		379	Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu
		391	Urząd Wojewódzki w Olsztynie
		1457	Zbiór kartograficzny oraz Urząd Kartograficzny
XVIII	APPT	Archiwum Państwowe w Piotrkowie Trybunalskim	
		191	Zbiór planów i map
		400	Hipoteka powiatu piotrkowskiego
XIX	APPł	Archiwum Państwowe w Płocku	
		24	Płocki Rząd Gubernialny
		26	Płocki Urząd Gubernialny do spraw Włościańskich
XX	APP	Archiwum Państwowe w Poznaniu	
		291	Rejencja w Poznaniu
		294	Prezydium Policji w Poznaniu
		320	Starostwo Powiatowe w Kępnie
		327	Starostwo Powiatowe w Ostrowie
		328	Starostwo Powiatowe w Pleszewie
		339	Starostwo Powiatowe we Wrześni
		431	Urząd Katastralny w Kępnie
		446	Urząd Katastralny we Wrześni
		744	Naczelna Dyrekcja Ceł w Poznaniu
		751	Inspekcja Przemysłowa w Poznaniu
		893	Konsystorz Ewangelicki w Poznaniu
		991	Plany miast
		992	Mapy i atlasy drukowane
		1000	Plany gruntowe urzędów katastralnych z terenu Wielkopolski
		1004	Plany gruntowe i rejestry pomiarowe Kaliskiego Urzędu Gubernialnego spraw Włościańskich
		1007	Naczelne Prezydium w Pile
		1046	Inspekcja Budowlana we Wrześni
		4751	Naczelna Dyrekcja Poczt w Poznaniu
XXI	APP/G	Archiwum Państwowe w Poznaniu oddział w Gnieźnie	
		92	Akta Gminy Strzałkowo
		183	Powiatowy Inspektor Szkolny we Wrześni
		184	Inspektor Szkolny we Wrześni
		300	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie
		671	Komisja Kolonizacyjna dla Prus Zachodnich i Poznańskiego w Poznaniu
XXII	APP/P	Archiwum Państwowe w Poznaniu oddział w Pile	
		10	Akta miasta Krzyż
XXIII	APS/E	Archiwum Państwowe w Suwałkach oddział w Ełku	
		75	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Ełku

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

Lp.	Oznaczenie w tekście		Nazwa archiwum
	Archiwum	Numer zespołu	Nazwa zespołu
		188	Rejonowy Urząd Likwidacyjny w Ełku
		258	Urząd Katastralny w Ełku
		262	Powiatowe Biuro Geodezji Grajewo
XXIV	APT	Archiwum Państwowe w Toruniu	
		2	Zbiory kartograficzne miasta Torunia
		81	Starostwo Powiatowe w Toruniu
		99	Akta miasta Podgórza
		120	Akta Wójtostwa Podgórz
		192	Komora Celna w Otłoczynie
XXV	APT/W	Archiwum Państwowe w Toruniu oddział we Włocławku	
		432	Komitet Zarządzający Zakładem Wód Mineralnych w Ciechocinku
		989	Akta Notariusza Juliana Mikoszewskiego z Włocławka
		990	Akta Notariusza Karola Potrzebowskiego z Dobrzynia n/Wisłą i z Włocławka (od 1898 r.)
XXVI	APW	Archiwum Państwowe w Warszawie	
		1181	Rząd Gubernialny Warszawski
		1403	Kolej Warszawsko-Wiedeńska
		1409	Budowa Kolei Herby–Kielce
		1410	Kolej Dęblin–Dąbrowa
		1948	Kolekcja I map i planów pozawarszawskich
XXVII	APW/M	Archiwum Państwowe w Warszawie oddział w Mławie	
		29	Akta miasta Mławy
		39	Zbiór planów powiatu mławskiego
		428	Powiatowe Biuro Geodezji i Urządzeń Rolnych w Mławie
		686	Powiatowe Biuro Geodezji i Urządzeń Rolnych w Działdowie
XXVIII	APZG	Archiwum Państwowe w Zielonej Górze	
		2078	Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne w Zielonej Górze
		2086	Zbiór kartograficzny
		2235	Akta miasta Zbąszynka
		2366	Dyrekcja Kolei Rzeszy Wschód we Frankfurcie nad Odrą

Źródło: Opracowanie własne.

Struktura pracy

Monografia składa się z części wprowadzającej, czterech głównych rozdziałów (dwóch prezentujących zagadnienia teoretyczne i dwóch o treści empiryczno-teoretycznej), podsumowania i wniosków oraz bibliografii, a także spisów fotografii, rycin i tabel. Integralną i uzupełniającą częścią pracy jest aneks zawierający m.in. mapy i szczegółowe plany granicznych stacji kolejowych.

Rozdział pierwszy stanowi przegląd teorii nawiązujących do procesów i uwarunkowań rozwoju regionalnego miejscowości pogranicza i kształtowania się ich wewnętrznych struktur przestrzennych. Koncepcje te dotyczą zakresu badawczego

geografii osadnictwa i transportu oraz urbanistyki. Kolejna część rozdziału jest poświęcona przeglądowi stanu badań nad układami przestrzenno-urbanistycznymi miejscowości wytypowanych do badań. W tej partii szczegółowo omówiono także wykorzystane materiały źródłowe.

Rozdział drugi obejmuje zarys kształtowania się sieci kolejowej i granic Polski. Ponadto w tej części pracy przedstawiono przegląd modelowych ujęć granicy państwowej i transportu kolejowego jako czynników miastotwórczych.

Rozdział trzeci ma charakter empiryczno-teoretyczny. Pierwszą jego część poświęcono uwarunkowaniom i specyfice kształtowania się kolejowych ośrodków bramnych. Poszczególne miejscowości graniczno-kolejowe przyporządkowano do odpowiadających im imperiów europejskich i przeanalizowano ich rozwój do momentu wybuchu I wojny światowej. Druga część obejmuje analizę układów przestrzennych kolejowych miast-wrót zlokalizowanych obecnie poza obszarem Polski, a niegdyś umiejscowionych na granicy trzech imperiów. Ostatnia część rozdziału trzeciego stanowi syntezę badań nad kształtowaniem się układów przestrzenno-urbanistycznych kolejowych miejscowości granicznych, zawierającą ujęcia modelowo-typologiczne.

Ostatni, czwarty rozdział niniejszej pracy również ma charakter empiryczno-teoretyczny. Stanowi on przegląd stanu zagospodarowania przestrzennego oraz projektów rewitalizacji dawnych dworców granicznych i ich otoczenia. W ostatnim podrozdziale nawiązano do wątku zabytkowych dworców kolejowych jako dziedzictwa międzynarodowego, względem których ścieżki ponownej adaptacji są zróżnicowane i zależne tak od decydentów, jak i od społecznej akceptacji tego typu obiektów.

Monografię zamykają podsumowanie i wnioski z przeprowadzonych prac badawczych dla okresu historycznego, jak również współczesnego. W części tej odniesiono się także do sformułowanych ujęć typologiczno-modelowych.

Weronika Dragan

The Creation of Urban and Spatial Layouts of Former Border Railway Urbanized Centers in Poland

Summary

In the pre-rail period, the focal point of spatial and functional development of border towns were cross-border trade routes. The emergence and development of railway lines and the introduction of international railway connections resulted in a notable increase in significance of such towns in the region and even in the entire country. The cumulation of road and rail traffic translated into the growth of city-forming potential in such towns. The uniqueness of railway border towns was due to their rarity: at the time, only few European railway routes were cross-border connections. In a sense, the situation repeated in the interwar period, but much fewer urbanized centers of this type were established, given the previous pre-WWI expansion.

The study presents research covering former border railway towns and villages situated along the pre-WWI and interwar (only a single town) state borders and which are now located on the Polish territory. The criterion for selecting towns for detailed research was the simultaneous creation of the state border and the railway route which both influenced the development of towns' spatial arrangement. Consequently, 26 former border railway towns and villages were shortlisted for detailed research. In addition, the study took into account 27 former border railway towns of Lithuania, Ukraine, the Czech Republic, Romania, Serbia, and Italy, for a broader take on the shaping of spatial layout in border railway urbanized centers.

In this study, the impact of the state border and the emergence of a railway route were assumed as key phenomena for the formation of new urban space and communities. The synergy between these two spatial factors contributed to the creation of an entirely new type of urbanized centers, not yet functioning in the settlement network at the time, i.e. railway gateway cities. These towns and settlement units centralized most of the movement of both goods and people, which required an appropriate functional, technical, and social infrastructure. Accordingly, the subject of the present study are the spatial and urban systems of towns established as a result of the simultaneous influence of the state border and rail transport. In the process of explaining spatial changes in the thesis, various references were made to drivers such as city-forming drivers, including the role of industry, migratory flows, cultural diversity, and local topographic conditions. Moreover, in the final stage of explaining the spatial changes in districts adjacent to railway stations, the issue of contemporary usage of former border railway stations and the urban areas associated with them is discussed. Therefore, the time scope of empirical research in the thesis covers two periods: historical (years 1842–1939) and contemporary (until 2019).

The aim of the study is to determine the trajectory of changes in the spatial structure of former border towns for which the construction of a railway station has become an equally important city-forming factor. It is also important to determine the change in significance of the surveyed towns among other communities of the border region, against the development of railway lines. In addition, the following specific objectives have been formulated:

- The cognitive aim of the study is to determine the functional and spatial structure and the dynamics of its changes in relation to border centers of rail transport in Poland in the years 1842–1939, as well as an attempt at formulating a typology of the studied systems in terms of their individual spatial characteristics;

- The methodological aim of the study is to use and verification of the content of archival cartographic, written and iconographic materials to show the development of the functional and spatial structure of former border railway towns and the changes in their spatial and urban systems;
- The theoretical aim – a review and critical analysis of scientific theories concerning the functions and settlement space, and then relating those relating to railway and border issues to the historical and geographical reality of the researched centers. As a consequence, this is to lead to the formulation of new theoretical approaches explaining the development of railway and border towns;
- The practical purpose is to apply the results in various types of planning studies and revitalization programs aimed at preserving the heritage of areas adjacent to railway stations;
- The complementary objective is an attempt at defining the course of action of local governments and railway property managers towards former border railway stations and surrounding areas.

Moreover, the present study attempts to answer the following research questions:

- Do these two attributes (near-border location and an important cross-border railway line present) create synergy in the development of urbanized spatial and functional systems? Does this synergy have the ability to gain advantage over other settlements in the local network?

If so, then:

- If, due to border changes, the factor of near-border location ceases to exist, does the systematic capacity of the urbanized space (created as a result of the system's conditions) to function still exist? Or are such post-border settlements on their way to deurbanization?

The specificity resulting from the influence of the state border on spatial and urban systems, overlapping with the influence of the railway line, is also included in the three research hypotheses:

1. The spatial and urban layout shaped as a result of the influence of the railway station depends on the urbanized center's genesis and the barriers limiting its spatial development. In this case, the barriers are state border, physical-geographical and infrastructural borders (railway line with its facilities), on which the specificity of the spatial structure of a given town will also depend;
2. The political border may indirectly affect the spatial structure of the urbanized centers through the formation of functions related to managing the border (especially through rail and border infrastructure), and directly when it constitutes a morphological barrier, often overlapping with a physical-geographical barrier;
3. When the extensive railway and border infrastructure is no longer a city-forming driver, it becomes a challenge for decision-makers in the process of its revitalization.

The study consists of four chapters containing empirical and theoretical examination concerning the shaping of spatial and urban systems of railway gateway cities. The first part of the dissertation presents the conceptualisation of research on the formation of spatial systems of border urbanized centers. The following concepts are evoked, among others: central place, core-periphery, growth pole, gateway cities, centripetal forces activity and centrifugal forces activity, break in transport. In addition, a reference is made to the models explaining intra-urban changes: urban spatial structure, garden city, burgage cycle, and cycle of land development transformations. The models explaining the shaping of districts adjacent to railway stations today, such as "node" and "place" or Transit-Oriented Development, are also discussed. The second part of the first chapter reviews the literature on the development of spatial and urban systems for railway gateway cities, both for those currently located on the Polish territory and in other European countries. In addition, the resources used in the thesis are discussed, including both cartographic and written materials, such as diaries and memoirs, guides, address books, technical magazines, press articles, reports, statistical yearbooks, or chronicles.

The second chapter is of an overview and theoretical nature. Its substantive background are the issues concerning the conditions and stages of development of Poland's borders and the railway network in their area (within the contemporary administrative borders as a reference

point). The strategic factors that played a significant role in the development of railway lines and the creation of railway border crossings in the 19th century and in the beginning of the 20th century are also indicated. The second part of the chapter presents the theoretical approach to the influence of the state border on the development of the border zone and the structure of gateway cities. Emphasis is placed on the changes in the functions of the state border and the effects of changes in its penetrability as a spatial barrier. The influence of the border and railway infrastructure on the formation of functional and spatial structure of the urbanized centers is also indicated.

The third chapter includes detailed historical research on the formation of spatial and urban systems of railway gateway cities. The change in significance of the studied urbanized centers in the border region due to the construction of the border railway station is analyzed. The analytical process has been based on the *gateway cities theory* and the *break in transporting* concept, which made it possible to explain the city-forming processes resulting from the influence of the state border and the railway line. The research work involves the analysis of written, iconographic, and cartographic archival materials, on the basis of which the reconstruction of the structure of economic activity and the spatial and urban assessment of urbanized centers has been made. In addition, the role of social drivers in the development of gate urbanized centers is inspected. Furthermore, the historical analysis in Chapter 3 has made it possible to indicate the specificity of the development of this type of settlements against the background of the region. This chapter also identifies and analyses the railway gateway cities established on the border of three European empires and located outside the territory of modern Poland, i.e. in Lithuania, Ukraine, the Czech Republic, Romania, Serbia, and Italy. The thoroughness of the analysis was owing to the availability of archival materials and other publications. The last part of the chapter attempts to establish a model explanation of the changes and processes taking place in the spatial structure of gateway cities. Some models explaining the genesis of such urbanized centers and the trajectory of spatial development have been formulated, as they present the issues of economic and social spatial differentiation of structures of towns and villages.

The last chapter covers the contemporary transformations of districts adjacent to the railway station in former border urbanized centers. The problems of current management of near-railway station areas have been pointed out. The research is based on the analysis of planning documentation and the assessment of technical condition of post-railway facilities, as well as the specificity and prospects for spatial development of the areas surrounding the former border railway station. The second part of the last chapter contains the paths local governments should follow to preserve the heritage of former border stations. In the explanation process, the author refers to Bertolini's theory of "node" and "place" and urban and functional development according to the concept of Transit-Oriented Development by Calthorpe.

The research problem of the study concerning the shaping of spatial and urban layouts of former border and railway urbanized centers in Poland is of an interdisciplinary nature, referring to geographical, urban, and historical research. Thus, the dissertation can constitute a significant contribution to the development of the state of knowledge in the field of city-forming functions, spatial development, and the evolutionary approach in the interpretation of spatial changes.

Spis fotografii, rycin i tabel

Fotografia 1. Komora celna: biura urzędników (A) i mieszkania (B) w Mławie (zdjęcia współczesne) 109
Fotografia 2. Komora celna (A) i dom kolejarzy (B) w Szczypiornie (zdjęcia współczesne) 117
Fotografia 3. Różne typy zabudowy mieszkaniowej w Łapach (zdjęcia współczesne). . . 120
Fotografia 4. Zabudowa mieszkaniowa w Starosielcach (zdjęcia współczesne) 123
Fotografia 5. Cerkiew i szkoła kolejowa w Starosielcach (zdjęcie współczesne) 124
Fotografia 6. Osiedle górnicze przy kopalni Mysłowice (A) oraz po zachodniej stronie torów (B) (zdjęcia współczesne). 139
Fotografia 7. Poczta (A), komora celna (B) i magazyn ekspedycji towarowej (C) w Otłoczynie (zdjęcia współczesne). 151
Fotografia 8. Osiedle kolejarskie w Iłowie: budynki pracowników niższego (A) i wyższego szczebla (B) 163
Fotografia 9. Główny Urząd Celny (A), pierwszy dworzec kolejowy (B) oraz komora celna przy stacji granicznej (C) w Nowych Skalmierzycach (zdjęcia współczesne) . 168
Fotografia 10. Zabudowa mieszkalna w Nowych Skalmierzycach: willowa (A), bliźniacza (B), przy parowozowni (C) oraz najnowsze osiedle (D) (zdjęcia współczesne). . 170
Fotografia 11. Poczta (A) i hotel (B) w Podzamczu (zdjęcia współczesne) 176
Fotografia 12. Innowacyjny Dworzec Systemowy w Mławie (zdjęcie współczesne). . . . 227
Fotografia 13. Zrewitalizowana część starego dworca kolejowego oraz przebudowa ul. Dworcowej w Katowicach 230
Fotografia 14. Dworzec kolejowy: Sosnowiec Główny (A), Sosnowiec Południowy (B) oraz Granica (Sosnowiec Maczki) (C) 231
Fotografia 15. Plenarne posiedzenie Rady Miasta Sosnowca w Maczkach (Granicy) w sprawie rewitalizacji dworca kolejowego (A) oraz wernisaż wystawy poświęconej historii Granicy (B) 232
Fotografia 16. Dworzec i plac dworcowy (A) z biurowcem (B) oraz zagospodarowanie terenów pokolejowych w Nowych Skalmierzycach: nowe drogi (C), boisko treningowe (D), budynki socjalne (E) 234
Fotografia 17. Skwery upamiętniające dawną granicę polityczną między Cesarstwem Niemieckim a Cesarstwem Rosyjskim w Nowych Skalmierzycach (A) i Strzałkowie (B) 235
Fotografia 18. Rewitalizacja dworca kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim i jego otoczenia: biblioteka (A), sala konferencyjna (B), park miejski (C) oraz część mieszkalna (D) 236
Fotografia 19. Rewitalizacja dworca kolejowego Toruń Główny (A), Kolejowa Izba Tradycji (B) oraz pętla autobusowa (C) 237
Fotografia 20. Plac przed dworcem kolejowym w Grajewie (zdjęcie współczesne) 241
Fotografia 21. Zbąszynek: zieleń miejska (A), zabudowa (B), brama w zabudowie oraz widok otoczenia miasta (C) 243
Fotografia 22. Dawny dworzec Herby Pruskie (A) i Herby Ruskie (B) oraz dawny budynek urzędu celnego (C) 244

Fotografia 23. Dworzec kolejowy w Podzamczu przed remontem i po wykonaniu prac zabezpieczających budynek przed zawaleniem 244
Fotografia 24. Niezagospodarowane tereny po dawnych torowiskach stacji w Prostkach . 248

Rycina 1. Ideogram przepływów międzypaństwowych 8
Rycina 2. Rozmieszczenie badanych miejscowości na tle podziałów obszaru administracyjnego współczesnej Polski (A) oraz zakres czasowy badań (B) 13
Rycina 3. Schemat postępowania badawczego 15
Rycina 4. Model kształtowania się miast-wrót 24
Rycina 5. Cykl rozwoju morfologicznego działki miejskiej (A) oraz cykl przekształceń zagospodarowania terenu (B) 27
Rycina 6. Model rozwoju terenów przystacyjnych (A) oraz model rozwoju dzielnicy w nawiązaniu do koncepcji *Transit-Oriented Development* (B) 28
Rycina 7. Zmiany granic Polski do I wojny światowej 41
Rycina 8. Sieć linii kolejowych w poszczególnych państwach zaborczych w 1914 r. na obszarze Polski 50
Rycina 9. Linie kolejowe wybudowane w okresie międzywojennym na tle ważniejszych linii kolejowych Polski (A) oraz projekt linii kolejowej *Grenzlandbahn* (B) 54
Rycina 10. Model pogranicznych powiązań ekonomiczno-społecznych (A) oraz funkcje granicy i strefy przygranicznej (B) 60
Rycina 11. Formowanie się regionu stykowego: nieformalnego (A) i formalnego (B) . . . 63
Rycina 12. Kształtowanie się portowych funkcji wrót z wykorzystaniem transportu kolejowego i kolejowego terminala satelickiego 66
Rycina 13. Schemat stacji granicznej na styku linii o różnym prześwicie toru (A) i graniczna stacja ładunkowa (B) 68
Rycina 14. Rozwój miast w strefie pogranicznej trzech imperiów od XIII w. do czasów najnowszych 75
Rycina 15. Liczba biletów kolejowych kupionych na pruskich stacjach granicznych w latach 1907–1911 77
Rycina 16. Sieć powiązań towarzystw okrętowych (A), miasteczko emigracyjne w Hamburgu (B) oraz układ przestrzenny miasteczka emigracyjnego w Hamburgu przed I wojną światową (C) 79
Rycina 17. Udział ludności żydowskiej w strukturze zatrudnienia Galicji na początku XX w. 81
Rycina 18. Wydobycie węgla na Pruskim Śląsku, Galicji i Morawach i w Królestwie Polskim (A) oraz liczba wagonów z węglem wywiezionych z Zagłębia Dąbrowskiego koleją (B) na przełomie XIX i XX w. 84
Rycina 19. Warianty przebiegu linii kolejowych pogranicza niemieckiego koło Zbąszynia . 87
Rycina 20. Zabudowa osiedla kolejarskiego w Granicy przed I wojną światową 88
Rycina 21. Restauracja na dworcu kolejowym w Granicy (A) oraz hotel (B) przed I wojną światową 89
Rycina 22. Układ przestrzenny Granicy przed I wojną światową 89
Rycina 23. Zestawienia ruchu migracyjnego (A), wyekspediowanego węgla kamiennego (w pudach) (B) oraz wybranych rodzajów zwierząt hodowlanych (C) przez stacje kolejowe w Granicy i Sosnowcu w 1860 r. 91
Rycina 24. Komora celna (A) oraz baraki sanitarne (B) w Sosnowcu przed I wojną światową 92
Rycina 25. Ulice Kolejowa (Główna) (A) i Modrzejowska (B) w Sosnowcu przed I wojną światową 93
Rycina 26. Układ przestrzenny Sosnowca przed I wojną światową 94
Rycina 27. Udział poszczególnych miejscowości w strukturze działalności powiatu będzińskiego (A) i struktura działalności gospodarczych w poszczególnych miejscowościach (B) w 1905 r. 96

Rycina 28. Warianty budowy Kolei Warszawsko-Bydgoskiej (A), wiejska zabudowa w Białych Błotach, w tle pałac Trojanowskich (B) oraz główna ulica w Aleksandrowie Pogranicznym przed I wojną światową 98
Rycina 29. Zabudowania komory celnej (A) wraz z rampą kolejową (B), sala rewizyjna na dworcu kolejowym (C) w Aleksandrowie Pogranicznym przed I wojną światową 99
Rycina 30. Układ przestrzenny Aleksandrowa Pogranicznego przed I wojną światową . . 100
Rycina 31. Zmiany liczby ludności w Grajewie, Szczuczynie i Wąsoszu w latach 1810–1910 103
Rycina 32. Rynek (A) i ul. Łazienna – na której końcu stoi murowana mykwa (B) w Grajewie przed I wojną światową 105
Rycina 33. Układ przestrzenny Grajewa przed I wojną światową 105
Rycina 34. Układ przestrzenny Mławy przed I wojną światową 107
Rycina 35. Droga do dworca kolejowego (A) oraz nowa zabudowa (B) między Starym i Nowym Rynkiem w Mławie przed I wojną światową 109
Rycina 36. Układ przestrzenny Kalisza przed I wojną światową 111
Rycina 37. Struktura placówek handlowo-usługowych Kalisza w 1913 r. 114
Rycina 38. Wzrost liczby ludności Kalisza w latach 1810–1910 (A) i struktura społeczna ludności w 1909 r. (B) 115
Rycina 39. Dochód z poszczególnych komór celnych na wybranych stacjach granicznych Królestwa Polskiego w latach 1907–1911 117
Rycina 40. Układ przestrzenny Szczypiorna na początku XX w. 118
Rycina 41. Układ przestrzenny Łap przed I wojną światową 119
Rycina 42. Układ przestrzenny Starosielc na początku XX w. 122
Rycina 43. Ulica Jagiellońska w Szczakowej przed I wojną światową 125
Rycina 44. Układ przestrzenny Szczakowej przed I wojną światową 125
Rycina 45. Emigracja z Austro-Węgier przez stacje graniczne w Szczakowej i Oświęcimiu w latach 1902–1911 126
Rycina 46. Zmiany liczby ludności oraz udział poszczególnych grup wyznaniowych w Szczakowej w latach 1890–1910 127
Rycina 47. Widok miasta Oświęcim od strony stacji kolejowej przed I wojną światową . . 129
Rycina 48. Układ przestrzenny Oświęcimia przed I wojną światową 129
Rycina 49. Zmiany liczby ludności oraz udział poszczególnych grup wyznaniowych w Oświęcimiu w latach 1890–1910 131
Rycina 50. Układ przestrzenny Dziedzic i Czechowic przed I wojną światową 133
Rycina 51. Hotel (A) oraz zabudowa mieszkalno-usługowa (B) przy dworcu kolejowym w Dziedzicach przed I wojną światową 133
Rycina 52. Układ przestrzenny Mysłowic przed I wojną światową 136
Rycina 53. *Wilhelmsplatz* (Nowy Rynek) (A) i Kąt Trzech Cesarstw (B) 137
Rycina 54. Użytkowanie lokali wzdłuż osi *Ring–Plesserstrasse–Wilhelmsplatz–Bahnhofstrasse* w Mysłowicach w 1913 r. 138
Rycina 55. Układ przestrzenny Katowic przed I wojną światową 141
Rycina 56. Linia kolejowa przebiegająca przez miasto (A), reprezentacyjna ulica usługowa – *Grundmannstrasse* (B), rynek (C) oraz Wielka Synagoga (D) w Katowicach przed I wojną światową 144
Rycina 57. Struktura działalności gospodarczych *Grundmannstrasse* w Katowicach w 1913 r. 146
Rycina 58. Udział poszczególnych grup wyznaniowych w strukturze społecznej Katowic w 1910 r. 147
Rycina 59. Układ przestrzenny Bierunia przed I wojną światową 148
Rycina 60. Układ przestrzenny Otłoczyna przed I wojną światową 150
Rycina 61. Układ przestrzenny Torunia i Podgórza przed I wojną światową 154
Rycina 62. Układ przestrzenny Torunia (A): ogród botaniczny (B), dworzec przy mieście – Toruń Miasto (C), linia parowca (D) oraz zabudowa Podgórza (E) i miasteczko wojskowe (F) 157

Rycina 63. Struktura zawodowa mieszkańców Podgórza w 1897 r. 158
Rycina 64. Układ przestrzenny Prostek przed I wojną światową 159
Rycina 65. Stacja kontroli sanitarnej (A) oraz *Hauptstrasse* (B) w Prostkach przed I wojną światową 160
Rycina 66. Układ przestrzenny Iłowa przed I wojną światową 161
Rycina 67. Budynek towarzystw okrętowych (zdjęcie współczesne) (A) oraz stacja kontroli sanitarnej na początku XX w. (B) w Iłowie-Dworcu 163
Rycina 68. Układ przestrzenny Herbów przed I wojną światową 165
Rycina 69. Układ przestrzenny Nowych Skalmierzyc przed I wojną światową 167
Rycina 70. Dzienny tonaż towarów drobnicowych przewożonych przez poszczególne pruskie kolejowe przejścia graniczne w latach 1907–1911 169
Rycina 71. Udział poszczególnych grup zawodowych w strukturze zawodowej Nowych Skalmierzyc w 1912 r. 171
Rycina 72. Zabudowa Strzałkowa przed I wojną światową 172
Rycina 73. Układ przestrzenny Strzałkowa przed I wojną światową 173
Rycina 74. Układ przestrzenny Podzamcza przed I wojną światową 175
Rycina 75. Układ przestrzenny Zbąszynka w okresie międzywojennym 177
Rycina 76. Zajazd (A) i szkoła (B) w Zbąszynku w okresie międzywojennym 178
Rycina 77. Liczba ludności w latach 1926–1939 (A) oraz struktura zawodowa w poszczególnych gospodarstwach domowych w 1936 r. (B) w Zbąszynku 179
Rycina 78. Rozmieszczenie granicznych dworców kolejowych między trzema europejskimi mocarstwami w XIX w. i na początku XX w. 181
Rycina 79. Układ przestrzenny miejscowości granicznej Ejtkuny oraz Kibart i Wierzbołowa na początku XX w. 183
Rycina 80. Fizjonomia (A) oraz układ przestrzenny (B) Brodów przed I wojną światową . 185
Rycina 81. Układ przestrzenny Suczawy, Itzkany oraz Burdujeni przed I wojną światową . 189
Rycina 82. Układ przestrzenny Orszowy przed I wojną światową 190
Rycina 83. Przepływy przez graniczne przejście drogowe (A), graniczną stację kolejową (B) oraz nieformalne przerwanie ciągłości granicy (C) 195
Rycina 84. Geneza przestrzeni przystacyjnej badanych granicznych dworców kolejowych . 203
Rycina 85. Typy kolejowych stacji granicznych: czołowa (A), główna (B) oraz zespół stacji (C) 207
Rycina 86. Wpływ infrastruktury celno-kolejowej na funkcjonalne kształtowanie się najbliższej przestrzeni granicznej stacji kolejowej 209
Rycina 87. Kreacja funkcji instytucjonalnych wyższego rzędu bieguna rozwoju granicznej stacji kolejowej przed I wojną światową 211
Rycina 88. Strefy funkcjonalne w dzielnicy rozwijającej się przy granicznym dworcu kolejowym 218
Rycina 89. Schematy rozwoju układów przestrzennych badanych miejscowości kolejowo-granicznych do I wojny światowej i w okresie międzywojennym 223
Rycina 90. Tereny przykolejowe objęte projektem budowy Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Kaliszu (A), dworzec kolejowy (B) oraz struktura własności terenów w najbliższym otoczeniu inwestycji (C) 239
Rycina 91. Przebieg linii kolejowej Tarnowskie Góry – Wieruszów – Kępno w 2019 r. . . . 246

Tabela 1. Zestawienie zespołów archiwalnych objętych kwerendą 16
Tabela 2. Ewolucja infrastruktury kolejowej na obszarze Polski (podziały występujące w literaturze) 45
Tabela 3. Historyczne opisy miejscowości w rejonie trójstyku imperiów europejskich przed I wojną światową 85

Spis treści

Podziękowania 5

Wstęp 7

Rozdział 1. Kształtowanie układów przestrzennych i urbanistycznych dawnych miejscowości granicznych 21
1.1. Wpływ granicy i kolei na kształtowanie się układów przestrzennych miejscowości w ujęciu teoretycznym 21
1.2. Układy przestrzenno-urbanistyczne miejscowości kolejowo-granicznych w świetle dotychczasowych badań i materiałów źródłowych 29
1.2.1. Przegląd dotychczasowych badań 29
1.2.2. Przegląd materiałów źródłowych 34

Rozdział 2. Kształtowanie się granic i sieci kolejowej Polski na tle Europy 39
2.1. Kształtowanie się granic i znaczenia Polski na politycznej mapie Europy 39
2.2. Kształtowanie się sieci kolejowej na obszarze dzisiejszej Polski 44
2.2.1. Kształtowanie się sieci kolejowej między Królestwem Prus, Cesarstwem Rosyjskim i Monarchią Austro-Węgier 45
2.2.2. Rozwój i regres linii kolejowych od 1918 r. do czasów współczesnych 52
2.3. Granica i kolej jako czynniki miastotwórcze miejscowości 57
2.3.1. Wpływ granicy państwowej na rozwój miejscowości 57
2.3.2. Wpływ kolejowej granicy państwa na rozwój miejscowości 64

Rozdział 3. Rozwój i przemiany układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych ukształtowanych w wyniku oddziaływania transportu kolejowego . . . 71
3.1. Uwarunkowania urbanizacji miejscowości pogranicza Monarchii Austro-Węgier, Cesarstwa Niemieckiego i Cesarstwa Rosyjskiego w okresie od XIX w. do II wojny światowej 71
3.2. Kształtowanie i identyfikacja układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych Austro-Węgier, Rosji i Niemiec w wyniku lokalizacji dworca kolejowego do 1939 r. 87
3.2.1. Cesarstwo Rosyjskie 87
3.2.2. Monarchia Austro-Węgier 124
3.2.3. Cesarstwo Niemieckie i Rzesza Niemiecka 135
3.2.4. Miejscowości graniczno-kolejowe położone na granicy Niemiec, Rosji, Austro-Węgier i innych państw Europy w XIX w. 180
3.3. Próba skonstruowania typologii układów przestrzenno-urbanistycznych ośrodków granicznych ukształtowanych w wyniku oddziaływania transportu kolejowego 194
3.3.1. Rozwój kolei 197
3.3.2. Ludność miasta granicznego 198
3.3.3. Geneza układu przestrzennego 202

3.3.4. Typy stacji kolejowych 205
3.3.5. Infrastruktura techniczna a rozwój funkcjonalno-przestrzenny miejscowości . . 207
3.3.6. Układy urbanistyczno-przestrzenne 214
3.3.7. Model funkcji 216
3.3.8. Modele przestrzenne 219

Rozdział 4. Perspektywy zagospodarowania przestrzennego terenów przydworcowych w kontekście rozwoju badanych miejscowości 225
4.1. Przekształcenia przestrzeni związanej z dawną stacją graniczną badanych miejscowości 225
4.2. Ścieżki i perspektywy przekształceń współczesnej przestrzeni przydworcowej . . . 248

Zakończenie 259

Aneks 267

Bibliografia 273

Summary 313

Spis fotografii, rycin i tabel 317

Redakcja
Anna Piwowarczyk

Projekt okładki wg pomysłu Autorki
Tomasz Tomczuk

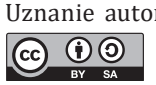
Redakcja techniczna
Małgorzata Pleśniar

Korekta
Marzena Marczyk

Łamanie
Edward Wilk

Redaktor inicjujący
Przemysław Pieniążek

Nota copyrightowa obowiązująca do 31.12.2022
Copyright © 2021 by Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego
Wszelkie prawa zastrzeżone
Sprzyjamy otwartej nauce. Od 1.01.2023 publikacja dostępna na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe (CC BY-SA 4.0)



Wersja elektroniczna monografii zostanie opublikowana w formule wolnego dostępu w Repozytorium Uniwersytetu Śląskiego www.rebus.us.edu.pl.

https://orcid.org/0000-0003-1531-2464

https://doi.org/10.31261/PN.4066

Dragan, Weronika
Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych Polski / Weronika Dragan. Wydanie I. - Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2021

ISBN 978-83-226-4095-1
(wersja drukowana)
ISBN 978-83-226-4096-8
(wersja elektroniczna)

Wydawca
Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego
ul. Bankowa 12B, 40-007 Katowice
www.wydawnictwo.us.edu.pl
e-mail:wydawnictwo@us.edu.pl

Druk i oprawa:
Volumina.pl Daniel Krzanowski
ul. Księcia Witolda 7–9
71-063 Szczecin

Wydanie I. Arkuszy drukarskich: 40,5 + 18 wkł. Arkuszy wydawniczych: 35,5. Publikację wydrukowano na papierze Munken Pure 100 g. PN 4066. Cena 164,90 zł (w tym VAT).

Weronika Dragan – doktor w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Śląskiego. Jej zakres zainteresowań badawczych obejmuje wieloaspektowe badania struktur funkcjonalno-przestrzennych miast, tak w ujęciu historycznym, jak i współczesnym. W badaniach nawiązuje również do gospodarki przestrzennej i planowania na obszarach miejskich i poprzemysłowych. Poruszane zagadnienia mieszczą się w polu badawczym geografii miast, geografii historycznej, geografii ekonomicznej oraz urbanistyki. Autorka i współautorka kilkudziesięciu publikacji naukowych.

* * *

Układy przestrzenne dawnych granicznych miejscowości kolejowych przedstawiono w ujęciu interdyscyplinarnym, nawiązując do geografii społeczno-ekonomicznej, jak również do badań historycznych, urbanistyki i architektury. Odwołano się także do przemysłu, migracji i zróżnicowania kulturowego. Monografia integruje studia historyczne nad miejscowościami rozwijającymi się w wyniku oddziaływania stacji kolejowej oraz granicy państwowej z problemem współczesnego zagospodarowania przestrzennego otoczenia takich dworców kolejowych jako dziedzictwa kulturowego. Ponadto w książce zaproponowano ujęcie modelowo-typologiczne wyjaśniające procesy zachodzące w przestrzeni badanych miejscowości.

patronat honorowy

PATRONAT
BURMISTRZA MIASTA
ALEKSANDROWA KUJAWSKIEGO

patronat prasowy

Miesięcznik entuzjastów transportu szynowego
Świat Kolei

Cena 164,90 zł (w tym VAT)
ISBN 978-83-226-4096-8
9 788322 640968

Więcej o książce