

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica VII (2014)

Weronika Dragan

Przemiany struktury przestrzennej miasta w świetle archiwalnych materiałów kartograficznych – Nowe Miasto w Mysłowicach

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie przemian struktury przestrzennej tzw. Nowego Miasta – jednej z dwóch historycznych części śródmieścia Mysłowic. Geneza tej przestrzeni sięga XIX wieku, gdy rozpoczął się jej rozwój funkcjonalno-przestrzenny w oparciu o funkcje graniczne oraz transport kolejowy (ważny węzeł międzynarodowy od 1847).

Podstawowym źródłem informacji o stanie morfologicznym obszaru badań były archiwalne i współczesne plany miasta, przedstawiające Nowe Miasto w poszczególnych etapach jego ewolucji. Metodyka postępowania badawczego polegała na chronologicznym zestawieniu wybranych materiałów kartograficznych, zgodnie z metodą analizy planów miasta M.R.G. Conzena. Kolejny krok obejmował interpretację, weryfikację oraz analizę porównawczą treści planów poprzez ich nałożenie na siebie. Efektem badań była wizualizacja dynamiki przemian struktury przestrzennej obszaru badań w latach 1859–2013. Wyróżniono trzy fazy (stadia) rozwoju struktury przestrzennej Nowego Miasta: inicjalną (druga połowa XIX w.), maksymalnego wypełnienia urbanistycznego (początek XX w.) oraz regresu przestrzennego (początek XXI w.).

Słowa kluczowe: archiwalne materiały kartograficzne; metoda Conzena; plan miasta; struktura przestrzenna miasta

Transformations of urban spatial structure in view of archive cartographic materials – New Town in Mysłowice

Abstract

The author's aim was to present the spatial structure transformations within one of the old part of the Mysłowice city – Nowe Miasto (New Town). The genesis of this area dates back to 19th century, when its functional and spatial development connected with boundary functions and railway transport (an important international railway hub since 1847) was observed. Fundamental source concerning the morphologic state of Nowe Miasto are archival and contemporary town plans, showing different evolution stages of study area. Research procedure was based on chronological comparison of these cartographic materials, according to M.R.G. Conzen's method. The next step of research included interpretation, verification and comparative analysis of the plans through their overlapping. The final result is visualization of

spatial structure dynamics within the study area over the 1859–2013 period. Three phases of the spatial and functional development of *Nowe Miasto* urban space were identified: initial (second half of 19th cent.), culminate (early 20th cent.) and spatial regression (the are of 21th cent.).

Key words: archive cartographic materials; Conzen's method; town plan; urban spatial structure

Wprowadzenie

W przestrzeni urbanistycznej każdego ośrodka miejskiego doszukać się można znamion poprzednich okresów, które stanowią swoiste świadectwo dawnych funkcji i rangi miasta. Zespół form miejskich i ich wzajemnych relacji tworzy bardzo złożoną strukturę przestrzenną, zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i morfologicznym (tj. w zakresie układu przestrzennego i fizjonomii). Według A. Werwickego (1973) struktura ta składa się z nałożonych, jak i oddziałujących na siebie, układów rozmieszczenia działalności, ludności, urządzeń trwałych oraz zabudowy mieszkaniowej, przy założeniu rozpatrywania wszystkich wymienionych elementów na tle historycznie ukształtowanego układu. Efektem nałożenia się wielu składowych struktury miejskiej pochodzących z różnych okresów jest współczesny układ miejski – plan miasta. W tak ukształtowanym układzie przestrzennym dochodzi do organizacji codziennego życia mieszkańców i podmiotów gospodarczych miasta (Maik 1997). Niewątpliwie za najtrwalsze elementy struktury przestrzennej miasta, decydujące o jej wyglądzie i wzajemnie się uzupełniające, uznać można sieć ulic z węzłami placów oraz tkankę zabudowy (Rogalska 1989).

Przemiany, jakim podlegają ośrodki miejskie, wynikają z przejściowego charakteru ich poszczególnych stadiów rozwojowych, gdyż żaden z nich nie jest stanem ostatecznym, a jedynie punktem wyjścia do kolejnego (Regulski 1980). Przestrzeń miejska ulega zmianom pod wpływem różnych czynników sprawczych, które również zmieniają się w czasie wraz z rozwojem miasta. W efekcie kształtują się pewne powiązania przestrzenne pomiędzy poszczególnymi elementami struktury, zwłaszcza w wymiarze funkcjonalno-dynamicznym (Dziewoński 1962). Na zagospodarowanie przestrzenne miasta wpływa zarówno jego rozwój historyczny, jak i kulturalno-historyczne aspekty regionu, w którym jest ono położone (Conzen 1960a). Wpływ lokalizacji ośrodka w sieci osadniczej jest kwestią wielce istotną, niejednokrotnie posiadającą nadrzędne znaczenie przy interpretacji dynamiki rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego miasta. Wynika to z faktu, iż żadna miejscowość nie stanowi „odosobnionego terytorium”, lecz zawsze podlega wpływom szeroko pojmowanego otoczenia.

Celem autora było ukazanie przemian struktury przestrzennej miasta w oparciu o archiwalne materiały kartograficzne. Problematyka pracy dotyczy w głównej mierze morfologii i fizjonomii obszaru badań, natomiast aspekt funkcjonalny pełni jedynie rolę wyjaśniającą proces przemian miejskich. Zakres przestrzenny obejmuje południowy fragment historycznej części Mysłowic – tzw. Nowe Miasto. Obszar ten współcześnie położony jest w północno-wschodniej części miasta, w obrębie osiedla Stare Miasto, a jego rozwój funkcjonalno-przestrzenny nastąpił w latach 1859–1914. Na okres ten (wg niektórych badaczy) przypadają również „złote lata” Mysłowic (Sulik 2007), miasta wówczas nadgranicznie położonego w „trójstyku”

trzech mocarstw, tj. Austrii, Prus i Rosji, co spowodowało jego rozkwit gospodarczy i ekspansję przestrzenną.

Obszar badań – rys historyczny

Początki Mysłowic sięgają czasów osady targowej, położonej na szlakach handlowych z Krakowa i Oświęcimia do Bytomia. Osada ta najprawdopodobniej w drugiej połowie XIII wieku została lokowana na prawie magdeburskim. Wytyczono wówczas prostokątny rynek, wokół którego koncentrowało się życie gospodarczo-społeczne. Układ przestrzenny miasta praktycznie nie uległ zmianie aż do drugiej połowy XVIII wieku, kiedy to Mysłowice znalazły się w granicach Prus. Ich mieszkańcy, korzystając z położenia nadgranicznego, trudnili się handlem, który stał się jednym z głównych funkcji miastotwórczych. Jednak dynamiczny rozwój obejmujący wszystkie elementy miasta rozpoczął się dopiero od chwili oddania do użytku linii kolejowej z Mysłowic do Wrocławia (1846), w roku następnym przedłużonej przez Szczakową (obecnie dzielnica Jaworzna) do Krakowa. Dalszy wzrost znaczenia tego węzła kolejowego wiązał się z budową linii do Nowego Bierunia (1859) i następnie do Oświęcimia (1863).

Od momentu uruchomienia kolei żelaznej rozpoczęła się ekspansja zabudowy Mysłowic na południe od lokacyjnego rynku – w kierunku dworca kolejowego. Powstanie międzynarodowego węzła kolejowego wpłynęło dodatnio na gospodarkę Mysłowic. Kolej umożliwiła transport towarów na dalekie odległości, m.in. do miast galicyjskich (Krakowa i innych) oraz rosyjskich (Królestwa Polskiego). W najbliższym otoczeniu stacji kolejowej stopniowo rozwijały się nowe działalności gospodarcze związane z ruchem kolejowym bezpośrednio (spedycja, handel hurtowy), bądź pośrednio (hotele, gastronomia).

Równie ważnym projektem prorozwojowym dla Nowego Miasta była budowa tzw. Nowego Rynku (1853) – *Wilhelmsplatz* (obecnie pl. Wolności), który stał się nowym centrum administracyjno-kulturalnym miasta. Wokół tego placu stopniowo pojawiały się nowe funkcje związane ze szkolnictwem, administracją, kulturą, obsługą ruchu granicznego oraz przemysłem. Doszło wówczas do ukształtowania się tzw. Nowego Miasta, którego zasadnicza część zamykała się pomiędzy przejściem granicznym Mysłowice (Prusy) – Modrzejów (Rosja) w części północnej, a obszarem stacji i dworca kolejowego na południu oraz między rzeką Przemszą na wschodzie i linią kolejową na zachodzie (ryc. 1). Struktura przestrzenna obszaru badań odzwierciedlała ówczesną rangę Mysłowic, jako miasta wielokulturowego, o centralnych funkcjach granicznych.

Po I wojnie światowej miasto, na skutek zmiany granic państwowych, utraciło położenie nadgraniczne, w związku z tym zakończył się okres jego gospodarczej koniunktury. Nastąpił etap przebudowy oraz wyburzeń tkanki miejskiej, zapoczątkowany już w okresie międzywojennym. Jednak do poważniejszych zmian doszło dopiero w powojennej Polsce, co wiązało się z monofunkcyjnym nakierowaniem gospodarki Mysłowic na górnictwo. Doprowadziło to do znacznego pogorszenia się stanu technicznego zabudowy miasta. Natomiast od początków transformacji gospodarczej stopniowo pogłębiał się kryzys ekonomiczny Mysłowic, co wpływa na degradację tkanki miejskiej i regres funkcjonalny miasta. Problem ten najbardziej

dotkliwy jest w historycznej części miasta – w osiedlu Stare Miasto (które dzieli się na tzw. stare miasto i nowe miasto).

Materiały źródłowe i metody badań

Materiały źródłowe

W badaniach struktury przestrzennej obszarów zurbanizowanych w ujęciu historycznym wysoce istotna jest jakość materiałów źródłowych. W pracy wykorzystano trzy rodzaje materiałów archiwalnych, przy czym kluczową rolę odegrały źródła kartograficzne. Do weryfikacji treści planów miasta oraz rekonstrukcji historycznego układu miejskiego posłużyły materiały pisane, jak również ikonograficzne.

Spośród pozyskanych na drodze kwerendy archiwalnej materiałów kartograficznych dokonano selekcji tych planów miasta, które najpełniej obrazowały istotę podjętego problemu badawczego oraz umożliwiły przedstawienie dynamiki przemian struktury przestrzennej obszaru badań. Najstarszy plan miasta *Handzeichnung von der Feldmark Myslowitz. Kreis Beuthen*, w skali 1:12 700, pochodzi z 1859 r. i prezentuje stan zagospodarowania przestrzennego w początkowym stadium rozwoju. Plan *Die Stadt Myslowitz* w skali 1:6300 z 1911 r. (MMM/H/362) przedstawia układ przestrzenny cechujący się maksymalnym wypełnieniem zabudową działki miejskiej. Dla ukazania pełnej dynamiki obszaru Nowego Miasta wykorzystano również plan miasta Mysłowice z 2009 r. – fragment centrum, w skali 1:10 000 ukazującą współczesną strukturę przestrzenną. Badany obszar w okresie międzywojennym przeszedł przemiany zabudowy, m.in. dworca i rejonu stacji kolejowej. W tym celu przeanalizowano plan *Myslowitz* z 1910 r. w skali 1:1000 (APK zb. kart. I 597) oraz *Stadt Myslowitz* z 1940 r. w skali 1:4000 (APK zb. kart I 601). Analizę zmian zabudowy oraz próbę wyjaśnienia zjawisk zachodzących w przestrzeni Mysłowic ułatwiło również zastosowanie planu budowy *Wilhelmsplatz* (obecnie pl. Wolności) (*Plan von einem Theile der...*, 1853) w skali 1:1250 (MMM/H/372).

W drugiej kolejności wykorzystano ikonografię obejmującą stare pocztówki i fotografie, które umożliwiły zapoznanie się z fizjonomią zabudowy historycznych okresów, a także z rozlokowaniem poszczególnych elementów układu urbanistycznego miasta. Z kolei zestawienie ich ze współczesnymi fotografiami pozwoliło na ukazanie dynamiki przemian morfologii Nowego Miasta.

Źródła pisane obejmowały literaturę poruszającą aspekty historyczne dotyczące problematyki badawczej oraz artykuły prasowe zamieszczone w czasopiśmie „Kuryer Śląski” z 1913 r. Zakres czasowy i przestrzenny tychże materiałów dotyczył zarówno całych Mysłowic, jak i wyłącznie obszaru badań. Były one pomocne przy odtworzeniu stanu gospodarczo-przestrzennego miasta, a także pozwoliły na wyeliminowanie błędów wynikających z interpretacji treści archiwalnych planów.

Metody badań

Współczesny stan przestrzeni miejskiej wywodzi się z wcześniejszych okresów. Formy miejskie posiadają swoją genezę, która stanowi swoisty łącznik z przeszłością (Pirveli 2011). Według M. Kotera (1994), punktem wyjścia do zrozumienia

danego stanu krajobrazu miejskiego w dowolnym etapie jego rozwoju jest znajomość całości procesu ewolucji. Wówczas możliwe jest określenie, w jakim stopniu współczesne formy osadnicze złożone są z dawnych elementów (Kielczewska-Zaleska 1972). W pracy przyjęto ewolucyjną ścieżkę postępowania badawczego przy określeniu przemian struktury przestrzennej miasta z zastosowaniem materiałów kartograficznych, które stanowiły podstawę dalszych studiów. Analizę struktury przestrzennej przeprowadzono w oparciu o układ przestrzenny oraz fizjonomię tkanki miejskiej, przy jednoczesnym wyjaśnianiu zjawisk w nawiązaniu do znajomości struktury funkcjonalnej badanej przestrzeni. Badania morfologiczno-funkcjonalne są o tyle specyficzne, iż wymagają nie tylko szczegółowych studiów kartograficznych, lecz jednocześnie zobrazowania wyników badań w postaci mapy struktury przestrzennej obszaru badań (Zdrojewski 1994). Zasadniczym efektem przyjętej procedury badawczej było sporządzenie mapy dynamiki przemian struktury przestrzennej Nowego Miasta w Mysłowicach w latach 1859–2013.

Metodyka postępowania badawczego bazowała na wydzielonych przez autora artykułu trzech fazach rozwoju badanego obszaru, które charakteryzowały się odmiennym układem przestrzennym. W kwestii tej odwołano się do metody analizy planu miasta M.G.R. Conzena (1960a, 1960b), która zakłada ułożenie w sposób chronologiczny planów miasta, a następnie w oparciu o nie prześledzenie procesu przemian układu przestrzennego (Koter, Kulesza 2007). Każdy plan przedstawia rozmieszczenie „śladów trwałych” będących pozostałością po danej fazie rozwoju miasta (George 1956). Umożliwia to doszukiwanie się wzajemnych zależności pomiędzy poszczególnymi komponentami struktury. Podczas morfologicznej analizy miast zwracano uwagę na trzy elementy, tj. formy przestrzenne, ich rozkład oraz zmianę w czasie (Moudon 1997). Koncepcja cyklu przemian działki M.R.G. Conzena (1960a), odnosi się do identyfikacji szczegółowej, w mikroskali, prowadzącej do określenia stopnia wypełnienia działki (Hall, Barrett 2012).

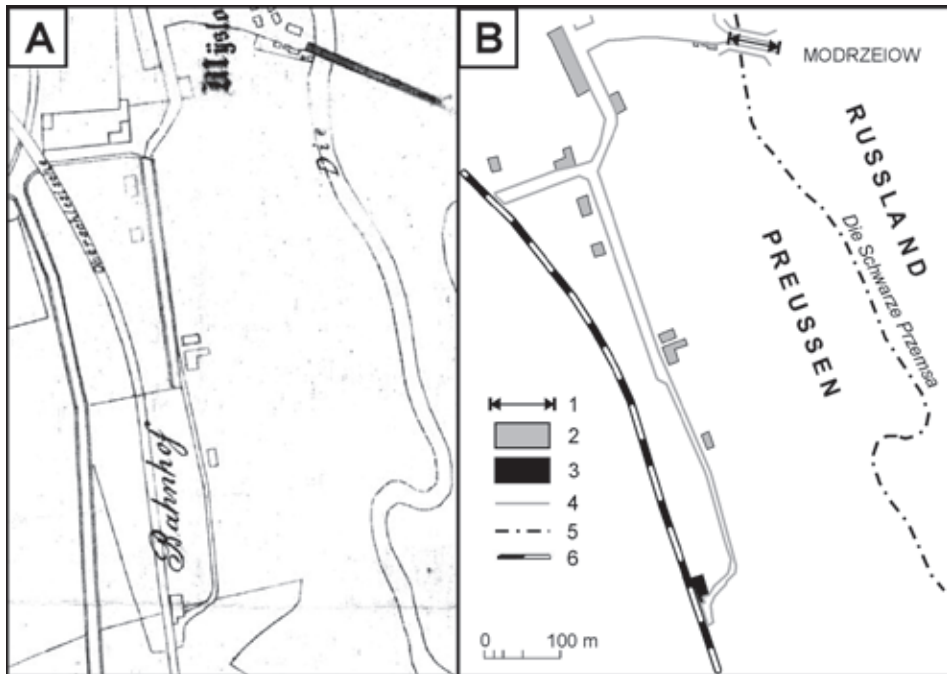
Z racji specyfiki badań, a mianowicie ich historycznego charakteru, przyjęto dwie różne metody pozyskania informacji o przestrzeni wybranego fragmentu miasta. W studiach historycznych wykorzystano analizę i krytykę archiwalnych źródeł kartograficznych oraz ikonograficznych. Z kolei wiedzę o współczesnym układzie i fizjonomii Nowego Miasta pozyskano na drodze obserwacji terenowej. Zakres badań obejmował stan, typy oraz rozlokowanie zabudowy i działalności gospodarczych oraz ich oddziaływanie na otoczenie. Prace terenowe prowadzono w latach 2012–2013. Z uwagi na stosunkowo niewielki udział terenów zieleni miejskiej (skwery, trawniki) w rejonie objętym badaniami, zdecydowano się pominąć tę formę w dokonanej analizie.

Zastosowanie archiwalnych materiałów kartograficznych

Kolejnym krokiem w postępowaniu badawczym było stosowne przygotowanie archiwalnych materiałów kartograficznych do dalszych analiz, przy zastosowaniu metody GIS. Archiwalne plany miasta wymagały kalibracji oraz nadania im georeferencji w układzie współrzędnych PUWG 1992 (EPSG: 2180). Do tego celu wykorzystano współczesną mapę topograficzną w skali 1:10 000. Treść zarejestrowanych materiałów kartograficznych po digitalizacji posłużyła jako podkład, na którym

dokonano wizualizacji przemian przestrzeni miejskiej w badanym fragmencie Mysłowic.

Najstarszy plan miasta z 1859 r. posiada orientację zachodnią – ukierunkowaną na Opole (stolicę rejencji) i Wrocław, którą na potrzeby ryciny obrócono o 90° (ryc. 1). Treść planu jest zgeneralizowana, zwłaszcza odnośnie skoncentrowanej zabudowy (często wyłącznie do grup budynków), co utrudnia analizę oraz wymaga zastosowania innych źródeł informacji o stanie przestrzeni miasta (ryc. 1A). Innym mankamentem prezentowanego planu jest jego nieaktualność w stosunku do roku wydania. Przedstawia on obszar Nowego Miasta w 1859 r., jednak brak *Wilhelmplatz* (pl. Wolności) sugeruje kartowanie treści planu przed 1853 r.

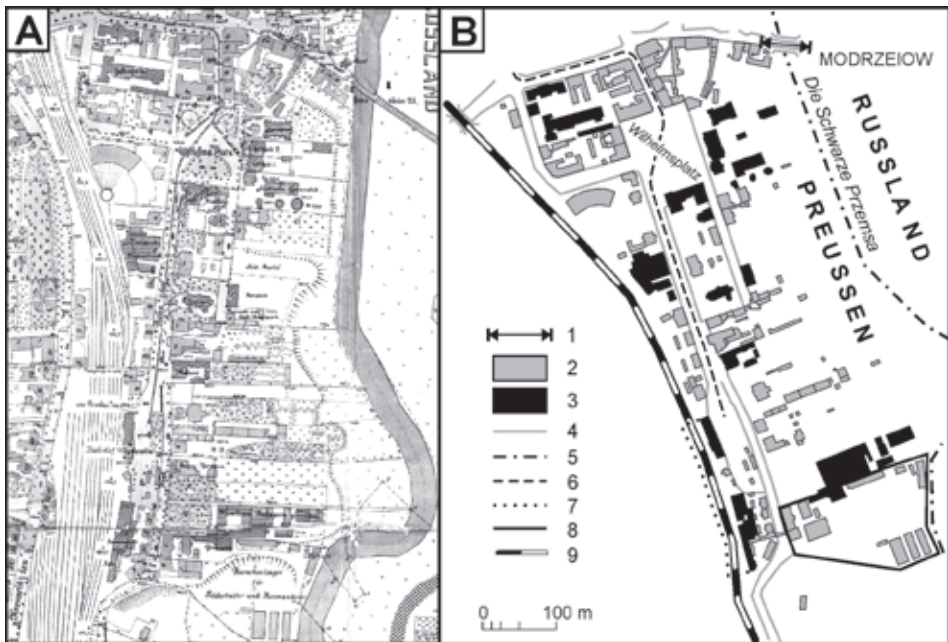


Ryc. 1. Fragment planu miasta z 1859 r. (A) oraz jego rekonstrukcja (B)

Objaśnienia: 1 – przejście graniczne, 2 – zabudowa, 3 – budynki użyteczności publicznej, 4 – ulice, 5 – granica/ rzeka, 6 – linia kolejowa

Źródło: Ze zbiorów D. Faleckiego (A) oraz opracowanie własne (B)

W przypadku planu miasta z 1911 r. również mamy do czynienia z niestandardową – względem stosowanych współcześnie – jego orientacją, tj. północno-wschodnią. Analizowany plan miasta jest dużo dokładniejszy i bardziej szczegółowy od poprzedniego. Zawiera on więcej elementów i informacji o strukturze przestrzennej (ryc. 2A), jednak i w tym przypadku konieczne było odwołanie się do opisów historycznych, jak i źródeł ikonograficznych. Tylko wówczas możliwa była pełna analiza czynników rozwojowych i fizjonomii oraz ocena wiarygodności materiału kartograficznego.



Ryc. 2. Fragment planu miasta z 1911 r. (A) oraz jego rekonstrukcja (B)

Objaśnienia: 1 – przejście graniczne, 2 – zabudowa, 3 – budynki użytku publicznego/przemysłowe, 4 – ulice, 5 – granica/rzeka, 6 – linia tramwajowa, 7 – obszar dworca kolejowego, 8 – obszar stacji granicznej, 9 – linia kolejowa

Źródło: Ze zbiorów Muzeum Miasta Mysłowice (A) oraz opracowanie własne (B)

Ostatnim poddanym analizie materiałem kartograficznym był fragment współczesnej mapy Mysłowic. Z uwagi na fakt, iż nie uzyskano dla niego georeferencji, został on skalibrowany i zarejestrowany na drodze procedury identycznej, jak plany archiwalne. Na podstawie odtworzonych układów przestrzennych Nowego Miasta w badanych okresach, dokonano analizy porównawczej sporządzonych planów przestrzeni miejskiej. Rekonstrukcje tychże planów miasta zostały sprowadzone do jednakowej skali, a następnie nałożone na siebie. W efekcie, na drodze analizy różnic pomiędzy treścią planów, uzyskano docelowy obraz przemian struktury przestrzennej obszaru badań. Kolejną kwestią związaną z zastosowaniem archiwalnych materiałów kartograficznych była interpretacja informacji zawartych w dwóch zasadniczych planach z 1911 oraz 2013 r. Umożliwiło to określenie ilościowych zmian zabudowy, czego wynikiem było wydzielenie czterech kategorii budynków: niezmiennione, przebudowane, wyburzone oraz nowo wybudowane (w okresie po 1945). Poza zabudową, studia kartograficzne obejmowały także zmiany układu komunikacyjnego, funkcji budynków oraz biegu rzeki Przemszy. Z kolei oceny jakościowej przemian zabudowy dokonano na drodze obserwacji terenowej oraz wykorzystania archiwalnych materiałów ikonograficznych.

Wyniki badań – dynamika przemian struktury przestrzennej Nowego Miasta w Mysłowicach w latach 1859–2013

Omówione wcześniej materiały kartograficzne stanowiły podstawę badań nad strukturą przestrzenną wybranego obszaru. Plany miasta z lat 1859, 1911 i 2013 umożliwiły pełną analizę przemian struktury w oparciu o trzy wyodrębnione fazy: inicjalny, maksymalnego wypełnienia i regresu tkanki miejskiej.

Początki rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego Nowego Miasta sięgają drugiej połowy XIX wieku, co – jak już wcześniej wspomniano – związane było z utworzeniem międzynarodowego węzła kolejowego oraz usytuowaniem nadgranicznym miasta. Badany rejon Mysłowic cechował się ówczynie luźną zabudową zlokalizowaną głównie w północnej jego części. Przy Nowym Rynku znajdowały się zaledwie trzy budynki, natomiast *Bahnhofstrasse* (obecnie ul. Powstańców) wiodąca w kierunku dworca kolejowego była zupełnie pozbawiona zabudowy (Sulik 2007). W południowej części obszaru znajdowały się nieliczne budynki mieszkalne i usługowe (Labaszynski Hotel oraz dworzec kolejowy z pocztą, urzędem celnym i komisarzatem policji). Wynika z tego, iż Nowe Miasto w omawianym roku znajdowało się w inicjalnej fazie rozwoju struktury przestrzennej i funkcjonalnej (ryc. 1B).

Ożywienie gospodarcze wynikające z funkcjonowania i rozbudowy węzła kolejowego, dobrej koniunktury przemysłu oraz wzmagającego się ruchu granicznego doprowadziło do nasilenia się ruchu budowlanego w obrębie Nowego Miasta (Sulik 1971). Przy *Wilhelmsplatz* (Nowym Rynku, pl. Wolności) oprócz dwóch kamienic umiejscowiono gazownię, gimnazjum, szkołę powszechną, synagogę, natomiast przy *Bahnhofstrasse* (ul. Powstańców) gmach ratusza, kościół ewangelicki oraz hutę cynku „Kunegunda” (Sulik 2007). Przedłużenie tej ekskluzywnej ówczynie ulicy stanowiła *Poststrasse* (obecnie dalszy ciąg ul. Powstańców), gdzie również mieściły się instytucje przemysłowo-usługowe, takie jak budynek poczty, fabryka lnu, Wielka Agentura Emigracyjna wraz z halami emigracyjnymi. Na przełomie XIX i XX wieku zmianom uległ także układ sieci drogowej. Za przykład może posłużyć *Gymnasialstrasse* (obecnie ul. Strażacka), która niegdyś wiodła w kierunku południowym do gminy Słupna (obecnie dzielnica Mysłowic), jednak w wyniku rozbudowy substancji mieszkaniowej zaślepiono ją (ryc. 2B). W ten sposób wykrystalizowała się kolejna faza – maksymalnego wypełnienia urbanistycznego badanej przestrzeni.

Ostatnie stadium obejmuje współczesny układ przestrzenny Nowego Miasta, w którym zaznacza się regres zabudowy oraz postępująca degradacja tkanki miejskiej. Obszar ten całkowicie utracił swój niepowtarzalny charakter, nadgraniczny i wielokulturowy. Dekapitalizacji uległa zabudowa, zwłaszcza ta stanowiąca spuściznę po poprzednich okresach (m.in. kościół ewangelicki, przewiązka byłej stacji emigracyjnej, kamienice i wille z XIX i początków XX w.). Jak podają I. Kantor-Pietraga i R. Krzysztofik (2011: 255) „Obszar ten pomimo lokalizacji w centrum miasta ma charakter przestrzeni peryferyjnej, nieatrakcyjnej [...], regeneracji funkcji miejskich nie sprzyja ani lokalizacja Urzędu Miasta, ani głównego dworca kolejowego”.

Zestawienie fragmentów planów miasta umożliwiło przeprowadzenie analizy porównawczej przemian struktury przestrzennej. Podstawą sporządzenia wizualizacji tych zmian, jak wspomniano uprzednio, było nałożenie na siebie zrekonstruowanych planów badanej przestrzeni (ryc. 3). Przemiany struktury przestrzennej

miasta zachodzą pod wpływem wielu czynników, a zatem wraz ze zmianami funkcjonalnymi obszaru badań podążały zmiany przestrzeni miejskiej.



Ryc. 3. Przemiany struktury przestrzennej Nowego Miasta w latach 1859–2013

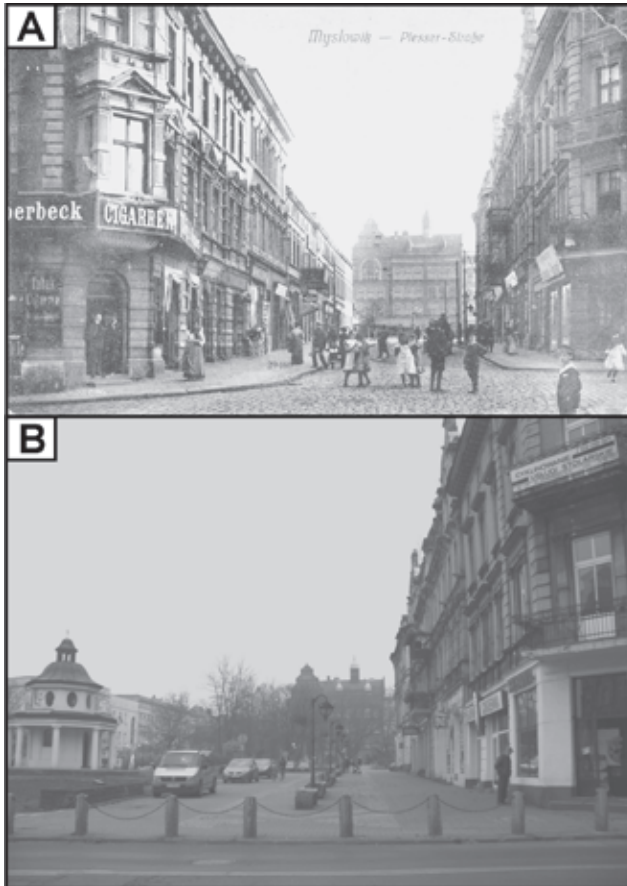
Objaśnienia: 1 – zabudowa, 2 – budynki istniejące już w 1859 r., 3 – budynki przebudowane, 4 – budynki wyburzone, 5 – budynki wybudowane po 1945 r., 6 – granica/rzeka w 1911 r., 7 – granica/rzeka w 2013 r., 8 – linia tramwajowa w 1911 r., 9 – linia tramwajowa w 2013 r., 10 – układ ulic w 1911 r., 11 – układ ulic w 2013 r., 12 – linia kolejowa, *fot. 1* – miejsce wykonania fotografii 1

Źródło: Opracowanie własne

W latach 1911–2013 na terenie Nowego Miasta wyburzeniu uległy 72 budynki, jak również przebudowano 8 budynków (głównie usługowych), natomiast pojawiły się 32 nowe (ryc. 3). Do nowych obiektów należą budynki m.in. Wydziału

Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta (w miejscu synagogi wyburzonej w 1939), pozaklasowy hotel „Gościniec u Basi”, Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej oraz Górnośląskiej Wyższej Szkoły Pedagogicznej. Placówki te niestety nie poprawiają sytuacji funkcjonalnej i przestrzennej badanej przestrzeni.

Z przedstawionych danych wynika, iż nastąpił znaczny ubytek tkanki miejskiej. Największe zmiany zaszły wskutek polityki urbanistycznej lat 70. XX w. Przystąpiono wówczas do przebudowy śródmieścia, a w konsekwencji wyburzono kwartał zabudowy mieszkaniowej przy ul. Grunwaldzkiej, w miejscu którego powstało przejście podziemne pod ul. Krakowską wiodącą w kierunku Modrzejowa (dzielnica Sosnowca). Zamieszczone fotografie, obrazujące przemiany przestrzeni tej części badanego obszaru, wykonane zostały od strony północnej na początku XX wieku i w 2013 r. (fot. 1). Wschodnia część ul. Grunwaldzkiej tylko w wyniku przemian w latach 70. XX w. straciła ok. 20 zabudowań gospodarczych i kamienic. Na pustej działce po wyburzonej zabudowie wybudowano kapliczkę św. Jana Chrzciciela (fot. 2B) nawiązując do wyburzonej kapliczki Jarlików z okresu międzywojennego, która niegdyś stała po przeciwnej stronie ul. Krakowskiej (Witecka 2008).



Fot. 1. Zabudowa ul. Grunwaldzkiej na początku XX w. (A) i w 2013 r. (B)

Źródło: Ze zbiorów Muzeum Miasta Myslowice (A) oraz fot. W. Dragan (B)

Drugim istotnym efektem przemian zabudowy miejskiej jest jej przebudowa. Takim zabiegom poddano m.in. remizę strażacką, do której dobudowano dwa segmenty, jak również zmianie uległy budynki usługowe przy pl. Wolności oraz lokomotywownia. Interesującym przykładem przebudowy wraz ze zmianą funkcji budynku jest zaadaptowanie dawnej walcowni cynku na sklep sieciowy „Biedronka”. Duże przemiany przeszedł także dworzec kolejowy. Współcześnie istniejący budynek dworca powstał w 1869 r. (wg danych Polskich Kolei Państwowych) i uległ kilkukrotnej przebudowie. Na planie miasta z 1910 r. widnieje dworzec rozbudowany w kierunku północnym, jednak już w 1930 r. owej przybudówki nie ma. Najprawdopodobniej obniżenie terenu przed budynkiem dworca oraz wyburzenie wspomnianego segmentu północnego nastąpiło wraz z budową przejścia podziemnego po I wojnie światowej (fot. 2). Zamieszczone fotografie ukazują dynamikę przemian dotyczącą czterech elementów struktury przestrzennej: zmiany formy samego budynku, ukształtowania terenu, układu komunikacyjnego (linii tramwajowej), a także życia społecznego (przestrzeń przed budynkiem dworca obecnie nie tętni już życiem tak, jak to miało miejsce na początku XX w.).



Fot. 2. Dworzec kolejowy na początku XX w. (A) oraz w 2013 r. (B)

Źródło: Ze zbiorów D. Faleckiego (A) oraz fot. W. Dragan (B)

Modyfikacji uległa także sieć drogowa, co wiązało się z redukcją zabudowy np. przy ulicy Strażackiej (*Gymnasialstrasse*), na skutek budowy jej połączenia z ul. Powstańców (*Bahnhofstrasse*). W wyniku regulacji Przemysły w okresie międzywojennym doszło m.in. do przesunięcia jej koryta na wschód (Sulik 2011).

Dodatkowy problem, pogłębiający degradację badanego obszaru, niewątpliwie stanowią kwestie społeczne – jest to obszar nasilających się problemów patologii, starzenia się społeczeństwa oraz przestępczości. Wiadomo jest, iż podsystem społeczny powiązany jest z podsystemem urbanistycznym, poprzez wzajemne sprzężenia i oddziaływanie na siebie (Wallis 1977).

Zakończenie

Zastosowana metoda kartograficzna M.G.R. Conzena umożliwiła dokładne przeanalizowanie ewolucji obszaru badań. Studia przeprowadzono w oparciu o archiwalne plany miasta przedstawiające wybrany fragment centrum Mysłowic w trzech fazach jego rozwoju. Z kolei na drodze analizy porównawczej dokonano określenia dynamiki przemian struktury przestrzennej, która pozwoliła na wskazanie niektórych z ważniejszych czynników sprawczych badanych przemian.

W analizach o charakterze historycznym jednym z kluczowych etapów badawczych jest weryfikacja archiwalnych materiałów źródłowych, tak aby zminimalizować błędy interpretacyjne. Nie bez znaczenia jest również znajomość badanego obszaru w okresie tak historycznym, jak i współczesnym. Wiedzę tę można zaczerpnąć ze źródeł pisanych i ikonograficznych, jak również z bezpośredniej obserwacji terenowej (jeśli jest ona możliwa do przeprowadzenia).

Zestawienie trzech planów miasta pozwoliło na omówienie przemian przestrzeni miejskiej Nowego Miasta. Dobrano materiały kartograficzne prezentujące trzy fazy rozwoju, odmienne pod względem morfologiczno-funkcyjnym. Na ich podstawie stwierdzono, iż ewolucja struktury przestrzennej badanej części miasta przebiega w sposób sinusoidalny. Początkowy okres obejmował inicjalne stadium kształtowania się przestrzeni miejskiej. Faza kulminacji dotyczyła m.in. 1911, gdy doszło do maksymalnego wypełnienia obszaru badań zabudową, a także rozwoju funkcji o charakterze egzogenicznym. Czasy współczesne przejawiają się regresem przestrzennym tego obszaru. Nowe Miasto straciło swój niepowtarzalny, wielokulturowy klimat miejsca nadgranicznego. Obecnie w badanej przestrzeni wyraźnie odzwierciedla się kryzys ekonomiczny miasta, który dotyczy zwłaszcza jego części historycznej. Obserwuje się postępującą degradację tkanki miejskiej, a lokalizacja nowych inwestycji nie wpływa dynamizująco na badany obszar. Charakterystyczne dla współczesnej sytuacji ekonomicznej Nowego Miasta są budowle z dawnych okresów historycznych, ślady po dawnych funkcjach Mysłowic, które pełnią obecnie odmienne role, nierzadko ulegając przebudowie, dekapitalizacji, bądź wyburzeniu.

Literatura/References

- Conzen, M.R.G. (1960a). Alnwick, Northumberland. A Study in Town-plan Analysis. London: The Institute of British Geographers.
- Conzen, M.R.G. (1960b). The Plan Analysis of an English City Centre. In: K. Norborg (ed.), *Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography*. Lund Studies in Geography, 24, Ser. B. Human Geography. Lund: The Royal University of Lund, 383–417.
- Die Stadt Myslowitz (1911). Skala 1:6300. Ze zbiorów Muzeum Miasta Mysłowice: sygn. MMM/H/362.
- Dziewoński, K. (1962). Zagadnienia typologii morfologicznej miast w Polsce. *Czasopismo Geograficzne*, 33(1), 441–457.
- George, P. (1956). Miasto. Warszawa: PWN.
- Hall, T., Barrett, H. (2012). *Urban Geography*. London-New York: Routledge.
- Handzeichnung von der Feldmark Myslowitz. Kreis Beuthen (1859). Skala 1:12 700.
- Kantor-Pietraga, I., Krzysztofik, R. (2011). Zmienność funkcji miasta i przestrzeni publicznej na przykładzie Mysłowic: 1911–2011. W: I. Jażdżewska (red.), *XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście: Przestrzeń publiczna miast*. Łódź: Uniwersytet Łódzki, 245–356.
- Kielczewska-Zaleska, M. (1972). Geografia osadnictwa. Zarys problematyki. Warszawa: PWN.
- Koter, M. (1994). Od fizjonomii do morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast. W: M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*. Toruń-Łódź: Uniwersytet Mikołaja Kopernika-Uniwersytet Łódzki, 23–32.
- Koter, M., Kulesza, M. (2007). Morfologia miast – stan i tendencje rozwoju. W: I. Jażdżewska (red.), *XX Konwersatorium Wiedzy o Mieście: Polska geografia osadnictwa, dotychczasowy dorobek, program badań*. Łódź: Uniwersytet Łódzki, 303–314.
- Maik, W. (1997). Podstawy geografii miast. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Mapa topograficzna Polski (1996). Skala 1:10 000, ark. M-24-63-A-d-1.
- Moudon, A.V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, 1, 3–10.
- Myslowitz (1910). Skala 1:1000. Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Katowicach: sygn. APK zb. kart. I 597.
- Mysłowice plan miasta. Centrum (2009). Skala 1:10 000, Katowice: Wydawnictwo Kartograficzne PGK Katowice.
- Plan von einem Theile der Stadt Myslowitz (1853). Skala 1:1250. Ze zbiorów Muzeum Miasta Mysłowice: sygn. MMM/H/372.
- Pirveli, M. (2011). Od morfologii przez urbomorfologię do morfoznaku. *Przegląd Geograficzny*, 83(4), 507–529.
- Regulski, J. (1980). Rozwój miast w Polsce. Aktualne problemy. Warszawa: PWN.
- Rogalska, J. (1989). Ewolucja sieci ulicznej i form zabudowy miasta w 2. połowie XIX i na początku XX wieku. W: *Sieć uliczna*. Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Warszawa: Politechnika Warszawska, 22–29.
- Stadt Myslowitz (1940). Skala 1:4000. Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Katowicach: sygn. APK zb. kat. I 601.
- Sulik, A. (1971). Wpływ przemysłu i położenia granicznego na rozwój przestrzenny Mysłowic w XIX i początkach XX wieku. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Katowicach*, 1, 105–122.
- Sulik, A. (2007). Historia Mysłowic do 1922 r. Mysłowice: Urząd Miasta Mysłowice.

- Sulik, A. (2011). Tom II Historia Mysłowic 1922–1945. Miasto w Polsce Odrodzonej 1922–1939 i Trzeciej Rzeszy Niemieckiej 1939–1945. Mysłowice: HEJME.
- Wallis, A. (1977). Miasto i przestrzeń. Warszawa: PWN.
- Werwicki, A. (1973). Struktura przestrzenna średnich miast ośrodków wojewódzkich w Polsce. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk: Ossolineum.
- Witecka, H. (2008). Moje miasto Mysłowice. Mysłowice: Muzeum Miasta Mysłowice.
- Zdrojewski, E.Z. (1994). Zarys geografii osadnictwa. Przewodnik do ćwiczeń. Słupsk: WSP.

Notka biograficzna o autorze: Jest doktorantką na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego (Katedra Geografii Ekonomicznej). Zakres jej zainteresowań badawczych obejmuje wieloaspektowe badania struktur przestrzenno-funkcjonalnych miast, zarówno w ujęciu historycznym, jak i współczesnym, a także zagadnienia gospodarki przestrzennej, szczególnie obszarów poprzemysłowych i pokolejowych. Jest autorką i współautorką kilkunastu artykułów naukowych oraz rozdziałów w monografiach, a także współautorką haseł do Encyklopedii województwa śląskiego.

Biographical note of author: PhD student at the Faculty of Earth Sciences at University of Silesia (Department of Economic Geography). The author is interested in multi-aspect studies of the town spatial and functional structure, both in historical and contemporary terms, and spatial planning too, particularly of post-industrial and post-railway areas. She is the author and a co-author of more than 10 papers and chapters in monographs, also co-author of records in the Encyclopedia of Silesian Voivodeship.

Weronika Dragan, lic.
Uniwersytet Śląski
Wydział Nauk o Ziemi
Katedra Geografii Ekonomicznej
ul. Będzińska 60
41–205 Sosnowiec
weronika.dragan90@gmail.com