



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Zmiany obszaru zabudowy mieszkaniowej w krajobrazie śródmiejskim Bytomia w okresie od XI.X do XXI w.

Author: Karolina Waldman, Robert Krzysztofik

Citation style: Waldman Karolina, Krzysztofik Robert. (2019). Zmiany obszaru zabudowy mieszkaniowej w krajobrazie śródmiejskim Bytomia w okresie od XI.X do XXI w. "Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego" (Nr 42, z. 2 (2019), s. 7-24), doi 10.30450/201913



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



KAROLINA WALDMAN, ROBERT KRZYSZTOFIK 

University of Silesia in Katowice, Institute of Social and Economic Geography and Spatial Management, Poland
e-mail: robert.krzysztofik@us.edu.pl, woldka@o2.pl

ZMIANY OBSZARU ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ W KRAJOBRAZIE ŚRÓDMIEJSKIM BYTOMIA W OKRESIE OD XIX DO XXI W.

CHANGES IN THE BUILT-UP AREA IN THE URBAN LANDSCAPE OF BYTOM FROM THE 19TH TO THE 21ST CENTURY

Streszczenie

Krajobraz wielkomiejski w przestrzeni geograficznej cechuje się istotnymi zróżnicowaniami. Jednym z elementów oddziałujących na te zmiany jest zabudowa mieszkaniowa. Dotyczy to szczególnie okresu ostatnich 200 lat. Dobrym przykładem takich zmian jest miasto Bytom w południowej Polsce. W artykule wskazano główne czynniki wpływające na rozwój strefy zabudowy mieszkaniowej w dzielnicy śródmiejskiej Bytomia na poszczególnych etapach ewolucji układu osadniczego. Podstawą badań była szczegółowa analiza historyczno-geograficzna oparta na historycznych mapach badanego miasta oraz badaniach terenowych przeprowadzonych w 2019 r. Efektem przeprowadzonych analiz było wykonanie 5 map z różnych okresów historycznych prezentujących zmienność rozwoju strefy zabudowy mieszkaniowej w Bytomiu. Wykonane ujęcia kartograficzne dowodzą planowości i kunsztu urbanistycznego w polityce przestrzennej miasta w ciągu ostatnich 200 lat. Przeprowadzone analizy potwierdziły jednocześnie, znany także z literatury, fakt rozwoju centralnej części miasta w oparciu o klasyczny model Hoyta. W artykule zwrócono także uwagę na fakt przeszłych i współczesnych zagrożeń monumentalnej i historycznej zabudowy miasta, która stanowi kluczowy rdzeń tego układu

Abstract

In geographical space, the urban landscape is characterized by significant variability. One of the elements affecting this is housing. This is particularly true for the last 200 years. A good example of such changes is the city of Bytom in southern Poland. This article indicates the main drivers influencing the development of the housing development zone in the Bytom downtown district at particular stages of the evolution of the settlement system. The basis of the research was a detailed historical and geographical analysis based on historical maps of the examined city and field studies carried out in 2019. The result of the analyses carried out was the preparation of 5 maps from different historical periods presenting the variability of development of the residential development zone in Bytom. The cartographic shots prove the urban planning and artistry in the city's spatial policy over the past 200 years. At the same time, the analyses confirmed, as does the literature, that the development of the central part of the city was based on the classic Hoyt model. This article also draws attention to the past and contemporary threats to the monumental and historical architecture of the city, which is the core of this system

Słowa kluczowe: zabudowa mieszkaniowa, strefy zabudowy miasta, krajobraz wielkomiejski, Bytom

Key words: residential buildings, city development zones, metropolitan landscape

WPROWADZENIE

Jednym z atrybutów rozwoju dużych miast jest ich wielkomiejski krajobraz jako specyficzna forma ukształtowanej i permanentnie zmieniającej się przestrzeni antropogenicznej. Wielkomiejski krajobraz poprzez relatywnie dużą jednoznaczność co do swoich komponentów stanowi także swoisty – graniczny punkt odniesienia w ujęciu kontinuum miejsko-wiejskiego. Każda inna forma osadnicza i każdy inny typ krajobrazu cechuje w każdym przypadku mniejszy udział elementów wiejskich, przyrodniczych, niezurbanizowanych czy zasiedlonych. Krajobraz wielkomiejski jest zatem bardzo jednoznaczny zarówno w przekazie, jak i odczuciach odbiorcy. Oczywiście nie zmienia to faktu, iż nawet w obrębie krajobrazu wielkomiejskiego doświadczają się ontologicznej pozorności jego cech lub specyfiki percepcji (por. Krzysztofik et al., 2017). Pozorność ta wynikać może w tym przypadku z takich zjawisk jak porównanie do dużych miast o wymiarze dodatkowo metropolitalnym (Tokio), istnienia nawet w tym silnie zurbanizowanym krajobrazie cech krajobrazu wiejskiego, czy też uwidaczniających się niejednokrotnie krawędzi przestrzenno-funkcjonalnych.

Czym zatem jest najogólniej krajobraz wielkomiejski. Definiujemy go jako ten typ przestrzeni antropogenicznej, który wybitnie zdominowany komponentami antropogenicznymi, cechuje się silną koncentracją zabudowy mieszkaniowej i usługowej zarówno w wymiarze horyzontalnym, jak i wertykalnym. Stanowi też jeden z kluczowych elementów krajobrazu kulturowego i wszystkich jego typologii (por. Myga-Piątek, 2010; Myga-Piątek, 2012). Tak zdefiniowania wielkomiejskość pozwala na szersze ujęcie zjawiska, w którego ramach mieści się z jednej strony japońskie Tokio z drugiej strony leżący w Polsce Bytom. To właśnie to drugie miasto, a w zasadzie jego wielkomiejskie śródmieście jest przedmiotem zainteresowania autorów. Bytom stanowi dziś jedno z najbardziej intrygujących dużych miast Polski. Wynika to z bardzo silnej konfuzji pomiędzy jednym z najwartościowszych wielkomiejskich układów urbanistycznych w centralnej Europie. Drugą kwestią jest natomiast fakt licznych zagrożeń jakie mają wpływ na istniejącą tu kompozycję urbanistyczną, stanowiącą zasadniczą dominantę wielkomiejskiego krajobrazu Bytomia. Przywołany konflikt przestrzenny o szeroko zaznaczonym podłożu społeczno-ekonomicznym stanowi jednakże dla autorów pretekst do tego, aby

INTRODUCTION

One of the attributes of the development of large cities is their metropolitan landscape as a specific form of shaped and permanently changing anthropogenic space. The metropolitan landscape, due to its relatively high unambiguity as to its components, is also a specific border reference point in terms of the urban-rural continuum. Every other settlement form and every other type of landscape has in each case a smaller share of rural, natural, non-urbanized or inhabited elements. The metropolitan landscape is therefore very clear both in the visualisation and in the feelings of the recipient. Of course, this does not change the fact that, even within the metropolitan landscape, one experiences the ontological appearance of its features or the specifics of perception (see Krzysztofik et al., 2017). This appearance may in this case result from such phenomena as a comparison to large cities with an additional metropolitan dimension (Tokyo).

So, what is a metropolitan landscape in general? We define it as a type of anthropogenic space which is highly dominated by anthropogenic components, characterized by a strong concentration of residential and service buildings in both horizontal and vertical dimensions. It is also one of the key elements of the cultural landscape and all its typologies (cf. Myga-Piątek, 2010; Myga-Piątek, 2012). Defining such a metropolitan area allows for a broader approach to the phenomenon, which includes Tokyo in Japan on one side and Bytom in Poland on the other. It is this second city, and specifically its metropolitan downtown, which is the subject of interest of the authors. Nowadays, Bytom is one of the most intriguing large Polish cities. This is due to the very strong confusion between one of the most valuable metropolitan urban grids in central Europe and spatial, social and economic problems inside this from the other side. The second issue is the fact that there are numerous threats that affect the existing urban arrangement. However, the spatial conflict with a broadly marked socio-economic background constitutes an excuse for the authors to look at the evolution of the built-up downtown area over the last 200 years. While modern problems in Bytom already have quite good scientific achievements (Krzysztofik et al., 2011; Kantor-Pietraga and Krzysztofik, 2012; Bernt et al. 2014), research on the process of creating a space in which this conflict is still occurring is sparse (Kantor-Pietraga, Machowski, 2012;

przyjrzeć się ewolucji strefy zabudowanej dzielnicy śródmiejskiej w ciągu ostatnich 200 lat. O ile bowiem współczesne problemy Bytomia mają już bardzo bogaty dorobek naukowy (Krzysztofik et al., 2011; Kantor-Pietraga, Krzysztofik, 2012; Bernt et al., 2014), o tyle badania nad procesem powstawania przestrzeni, w której konflikt ten się tli nadal są rozproszone (Kantor-Pietraga, Machowski, 2012; Sitek, Szajnowska-Wysocka, 2018). Artykuł koncentruje się zatem na wyjaśnieniu ewolucji krajobrazu wielkomiejskiego w śródmiejskiej dzielnicy Bytomia ze szczególnym uwzględnieniem kwestii periodyzacji przemian obszaru zabudowanego na poszczególnych etapach rozwoju.

METODY BADAŃ

Podstawową metodą pracy była analiza geograficzna oparta na identyfikacji i pomiarze cech stref zabudowanych badanego miasta wykorzystująca mapy archiwalne i współczesne badanego obszaru. W analizie tej zastosowano GIS. Narzędzie GIS zastosowano do usprawnienia procesu analizy map archiwalnych i prezentacji opisywanych w pracy zjawisk przestrzennych. Mapy archiwalne pochodzą ze zbiorów Archiwum Państwowego w Katowicach, Muzeum Górnośląskiego w Bytomiu, archiwów cyfrowych oraz zbiorów prywatnych. Wykorzystano m.in. (Preussische Ur-messtischblätter (1827), Specialkarte der Oberschlesischen... (1883), Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens (1902), Topographie zur Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens, mapy topograficzne GUGiK oraz plany miasta (1927, 1941). Oprócz materiałów kartograficznych i statystycznych, wykorzystano w pracy licznie materiały fotograficzne, które zastosowano do opisu fizjonomii badanego obszaru. Materiały fotograficzne pozyskano w ramach badań terenowych, ale także z opracowań historycznych, zbiorów muzealnych oraz źródeł internetowych. Łącznie uzyskano ponad 1100 obrazów przestrzeni śródmiejskiej Bytomia, z czego ponad 300 to ujęcia historyczne (stare pocztówki, zdjęcia, ilustracje w publikacjach, litografie i inne).

Na etapie syntezy zjawiska podstawową metodą było odwołanie się do projektu M. Conzena, który zakłada oparcie badań na analizie elementów możliwych do bezpośredniej obserwacji. Na tym etapie poddano analizie w ujęciu ewolucyjnym poszczególne elementy morfologiczne widoczne na planach

Sitek, Szajnowska-Wysocka, 2018). Therefore, this article focuses on explaining the evolution of the metropolitan landscape in the downtown district of Bytom, with particular emphasis on the issue of the periodization of changes and the identification of key spatial and morphological attributes at individual stages of development.

METHODS

The basic method used was geographical analysis based on the identification and measurement of the features of built-up zones of the examined city using archival and contemporary maps. The GIS tool was used to improve the process of analyzing archival maps, and the presentation of spatial phenomena described in the work. Archival maps were collected from the collections of the State Archives in Katowice, the Upper Silesian Museum in Bytom, digital archives and private collections. Statistical data was used from, among others (Preussische Ur-messtischblätter 1827; Specialkarte der Oberschlesischen... 1883; Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens 1902; Topographie zur Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens, topographic maps of GUGiK and maps and plans of the city from 1927 and 1941). Numerous photographic materials were used in the work to describe the physiography of the studied area. Photographic materials were obtained during field studies, but also from historical studies, museum collections and online sources. In total, over 1,100 images of Bytom's downtown space were obtained, of which over 300 are historical shots (old postcards, photos, illustrations in publications, lithographs and others).

At the stage of the synthesis of the phenomenon, the basic method was to refer to M. Conzen's project, which assumes that the research is based on an analysis of elements that can be directly observed. At this stage, the morphological elements visible on the city's archival plans were analyzed in evolutionary terms, as a result of which images of morphological changes were obtained for 1827-2019. This method allowed components of the city to be separated in terms of genesis and morphology, and to be expanded to analyze photographic materials and historical studies, which provided an opportunity to determine the factors that had an impact on shaping the spatial structure of the city. In applying this method, the need to adjust the research period to the

archiwalnych miasta, w efekcie czego uzyskano obrazy przemian morfologicznych dla lat 1827-2019. Metoda ta pozwala na wydzielenie odmiennych pod względem genezy i morfologii części składowych miasta, a poszerzona o analizę materiałów fotograficznych i opracowań historycznych daje możliwość określenia czynników, które miały wpływ na kształtowanie struktury przestrzennej miasta. W zastosowaniu tej metody znacznym ograniczeniem była konieczność dostosowania okresu badań do dostępności posiadanych materiałów. Zróżnicowany sposób prezentowania zjawisk na zebranych materiałach kartograficznych stanowił także wyzwanie w ich analizie w oprogramowaniu GIS.

W pracy badaniom poddano dzielnicę śródmiejską Bytomia w okresie od początków XIX w. do początków XXI w. Badana dzielnica śródmiejska zajmuje 8,67 km² i obejmuje dzielnicę Śródmieście i spójny z nią przestrzennie obszar zabudowany dzielnicy Rozbark (ryc. 1).

ZARYS ROZWOJU BYTOMIA

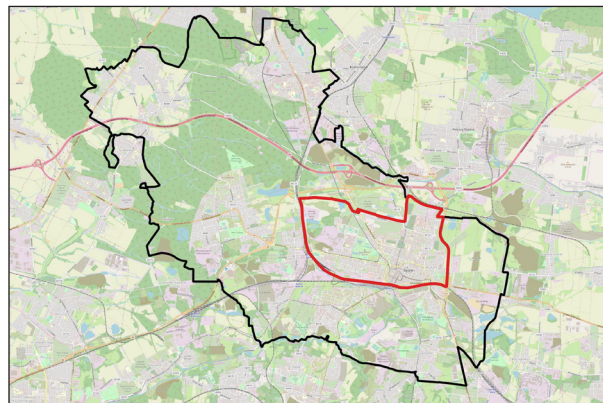
Bytom jest miastem o genezie średniowiecznej, którego dynamiczny rozwój związany był szczególnie z rozwojem przemysłu. W jego wielowiekowej historii momenty świetności przeplatały się z chwilami kryzysu. Podobnie jest i dziś, kiedy jedno z najbardziej do niedawna uprzemysłowionych miast w Polsce, boryka się z licznymi problemami gospodarczymi, a także wynikającymi z nich problemami społecznymi i przestrzennymi.

Bytom jest miastem na prawach powiatu położonym w centralnej części województwa śląskiego i w rdzeniu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Zajmuje 69,44 km² powierzchni i zamieszkały jest przez 146 194 osób. Stanowi ważny węzeł komunikacji drogowej i kolejowej

Najstarsze osadnictwo na obszarze dzisiejszego Bytomia koncentrowało się w rejonie Rozbarku i wzgórza św. Małgorzaty. Początki rozwoju miasta datuje się jednak na XI w. Na wzgórzu św. Małgorzaty istniał wówczas warowny gród kontrolujący szlaki handlowe łączące Kraków ze Śląskiem oraz Węgry z Wielkopolską. U stóp grodu powstała osada targowa, której mieszkańcy żyli z handlu oraz górnictwa rud srebra i ołowiu. W 1254 r. osada ta uzyskiwała prawa miejskie z rąk księcia opolskiego Władysława.

availability of materials was a significant limitation. The diverse way of presenting phenomena on the collected cartographic materials was also a challenge in their analysis in the GIS software.

The study examined the downtown Bytom district from the beginning of the 19th century to the beginning of the 21st century. The studied downtown district covers 8.67km² and includes the Śródmieście district and the spatially coherent built-up area of the Rozbark district (fig. 1).



Ryc. 1. Obszar analizy w granicach miasta Bytomia

Źródło: opracowanie własne na podstawie: openstreetmap.org. 2019

Fig. 1. Area of analysis within the city limits of Bytom

Source: own study based on: openstreetmap.org. 2019

BYTOM – OUTLINE DEVELOPMENT

Bytom is a city of medieval origin, whose dynamic development was particularly connected with the development of industry. In its centuries-old history, moments of splendor have intertwined with moments of crisis. It is similar today as a city which was until recently one of the most industrialized in Poland, is struggling with numerous economic problems, as well as the resulting social and spatial problems.

Bytom is a city with poviat status located in the central part of the Śląskie Voivodeship and in the core of the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis. It covers 69.44km² and is inhabited by 146,194 people. It is an important road and rail junction.

The oldest settlement in the area of today's Bytom was concentrated in the area of Rozbark and St. Margaret Hill. The beginnings of the city's development

W 1526 r. miasto trafiło pod zwierzchnictwo Habsburgów. Po przegranej przez Austriaków wojnie Bytom został przyłączony do Prus (Dziewulski, 1979). W XIX w. nastąpił gwałtowny rozwój przemysłu, który poprawił sytuację materialną mieszkańców miasta i jego okolic. Miasto bardzo szybko się rozrastało i już w połowie XIX w. stało się siedzibą powiatu. W 1827 r. wyburzono mury miejskie i rozpoczęto przebudowę centrum miasta. Powstanie hut oraz kopalń węgla kamiennego zdecydowało o przemysłowym charakterze rozwijającego się miasta. W przedsiębiorstwa te chętnie inwestowali sami właściciele ziemscy przyczyniając się do rozwoju należących do nich dóbr ziemskich. Wokół zakładów przemysłowych rozwijały się osiedla patronackie. W XIX i na początku XX w. Bytom stał się jednym z najważniejszych ośrodków miejskich i przemysłowych historycznego Śląska. W okresie międzywojennym jego rola wzrosła z uwagi na rywalizację polsko-niemiecką wymuszoną podziałem politycznym Górnego Śląska.

Zniszczenia materialne wynikające z II wojny światowej były relatywnie nieduże, a największy w nich udział miała Armia Czerwona, która zdevastowała okolice zachodniej pierzei rynku już po zakończeniu działań wojennych. W 1951 r. zlikwidowany został powiat bytomski, w wyniku czego część okolicznych gmin została przyłączona do miasta (Drabina, 2010). Kolejne powiększenie terytorium miasta miało miejsce w 1975 r. Wtedy też do miasta przyłączono Radzionków, który w 1998 r., dzięki staraniom lokalnej społeczności, ponownie stał się samodzielnym miastem.

ZARYS ROZWOJU PRZESTRZENNO- TERYTORYALNEGO BYTOMIA

Relacje pomiędzy miastem a jego otoczeniem zmieniały się w czasie pod wpływem czynników demograficznych, gospodarczych i przestrzennych. W średniowieczu granica między obszarem miejskim a wiejskim była wyraźna (również dzięki murom miejskim), a same miasta były od siebie oddzielone swoim zapleczem rolniczym. W obrębie miast intensywność zagospodarowania przestrzeni jest duża, natomiast poza murami obronnymi znacznie mniejsza (Maik, 1992). W XIX w. zapleczce to silnie

date back to the 11th century. At that time, on the hill of St. Margaret, there was a fortified stronghold controlling trade routes connecting Kraków with Silesia and Hungary with Greater Poland. A market settlement was established at the pathway of the stronghold, whose inhabitants lived off trade and the mining of silver and lead ores. In 1254, the settlement obtained city rights.

In 1526, the city became under the authority of the Habsburgs. After winning the war with the Austrians, Bytom was annexed to Prussia (1742) (Dziewulski, 1979). In the nineteenth century, there was a rapid development of industry, which improved the material situation of the city's residents and its surroundings. The city grew rapidly and in the mid-nineteenth century it became the center of the poviat. In 1827, the city walls were demolished and the city center was rebuilt. The establishment of steel mills and hard coal mines determined the industrial character of the developing city. Landowners themselves willingly invested in these enterprises, contributing to the development of their landed property. Patron housing estates developed around industrial plants. In the nineteenth and early twentieth century, Bytom became one of the most important urban and industrial centers of historic Silesia. In the interwar period, its role increased due to Polish-German competition forced by the political division of Upper Silesia.

Material damage resulting from World War II was relatively small. Devastated the western frontage of the market square caused the Red Army in the later time. In 1951, the Bytom poviat was liquidated, as a result of which some of the surrounding communes were joined to the city (Drabina, 2010). The next enlargement of the city's territory took place in 1975. At that time, Radzionków joined the city, which in 1998, thanks to the efforts of the local community, again became an independent city.

OUTLINE OF THE SPATIAL AND TERRITORIAL DEVELOPMENT OF BYTOM

Relations between the city and its surroundings have changed over time under the influence of demographic, economic and spatial factors. In the Middle Ages, the border between the urban

się zindustrializowało i zurbanizowało stając się naturalną przestrzenią ekspansji terytorialnej Bytomia.

Czynniki mające wpływ na rozwój i kształt struktury przestrzennej możemy podzielić na czynniki dynamiczne (mające skłonność do zmian w przestrzeni np. zakłady przemysłowe) oraz statyczne (względnie stałe w czasie np. wzniesienie terenu). Z innego punktu widzenia podzielić je można ponadto na dynamizujące i blokujące rozwój przestrzenny (będące barierą rozwojową). Mogą mieć one zarówno charakter przyrodniczy, jak i antropogeniczny. Czynniki dynamizujące przyczyniają się do rozwoju jednostki osadniczej na tle jej otoczenia. Wśród czynników takich wymienić można m.in. bliskość do źródeł wody pitnej, położenie przy szlaku handlowym czy funkcjonowanie zakładu przemysłowego. Czynniki blokujące z kolei, to czynniki, które uniemożliwiają lub znacznie modyfikują rozwój jednostki osadniczej w przestrzeni. Do czynników blokujących zaliczamy wzniesienia, zbiorniki wodne czy tory kolejowe, które znacznie ograniczają możliwości rozwoju zabudowy.

Na kształtowanie się struktury przestrzennej dzisiejszego Bytomia wpływ miało wiele czynników – zarówno pozytywnych, jak i blokujących. Ich mnogość jest związana z bogatą przeszłością historyczną miasta, wynikającą także z jego rozwoju administracyjnego.

ROZWÓJ PRZESTRZENNY DZIELNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ – CZYNNIKI

W analizie ewolucji struktury przestrzennej każdego miasta najistotniejszą rolę odgrywa zawsze jego centralna część, stanowiąca rdzeń miasta. W dużych miastach historycznych, takich jak Bytom, centralną część stanowi zazwyczaj dzielnica śródmiejska, która definiowana jest jako „historycznie wykształcona, centralna część miasta, charakteryzująca się przemieszaniem zwartej i intensywnej zabudowy mieszkaniowej z obiektami usługowymi i administracyjnymi, występującymi najliczniej w tej części miasta” (Nowakowski, 1990, s. 8). Jest to najstarszy historycznie obszar miasta, znajdujący się w środku jego układu komunikacyjnego, w którym skupiają się budowle i zespoły zabytkowe (Liszewski, 2008).

and rural area was clear (thanks in part to the city walls), and the cities themselves were separated from each other by their agricultural facilities. Within the cities, the intensity of spatial development was high, while outside the defensive walls, it is much lower (Maik, 1992). In the nineteenth century, this area strongly industrialized and urbanized, becoming a natural space for the territorial expansion of Bytom.

Factors affecting the development and shape of spatial structure can be divided into dynamic (prone to change in space, e.g. industrial plants) and static (relatively constant over time, e.g. hills). From another point of view, they can also be divided into those which dynamize and those which block spatial development (which is a development barrier). They can be both natural or anthropogenic. Dynamizing factors contribute to the development of the settlement unit against the background of its surroundings. Such factors include proximity to sources of drinking water, proximity to trade routes and the operation of an industrial plant. Blocking factors, in turn, are factors that prevent or significantly modify the development of a settlement unit in space. Blocking factors include hills, water reservoirs and railway tracks, which significantly limit the development opportunities of buildings.

The shaping of the spatial structure of today's Bytom was influenced by many factors – both positive and blocking. Their multitude is associated with the city's past, and also results from its administrative development.

SPATIAL DEVELOPMENT OF THE INTRA-URBAN DISTRICT – FACTORS

In the analysis of the evolution of the spatial structure of each city, the most important role is always played by its central part, which is the core of the city. In large historical cities, such as Bytom, the central part is usually the inner city district, which is defined as the „historically shaped, central part of the city, characterized by the mixing of compact and intensive housing with service and administrative facilities most frequently found in this part of the city” (Nowakowski, 1990, p. 8). It is historically the oldest area of the city, located in the middle of its

Czynniki, które kształtowały rozwój przestrzenny zmieniały się w czasie. Od momentu lokacji miasta oraz ustanowienia go siedzibą księstwa, dynamiczny rozwój odbywał się w uporządkowanym układzie i w wyraźnie wyznaczonych granicach miasta. Czynnikiem blokującym rozwój przestrzenny dla miasta średniowiecznego był przede wszystkim przebieg murów miejskich, który zamykał miasto (Liszewski, Maik, 2000). Zabudowa rozwijała się wówczas wewnątrz miasta, a jej rozwój w ciągu wieków dynamizowały lub blokowały zmieniające się warunki gospodarcze, polityczne i społeczne.

Najważniejszą determinantą rozwoju przestrzennego stała się okres industrializacji (umownie 1800-1945). Wyjście miasta poza mury miejskie dało mu nowe możliwości rozwoju przestrzennego, w dobie polepszającej się sytuacji gospodarczej. Jednocześnie pojawiło się wiele czynników o zarówno pozytywnym, jak i negatywnym wpływie na rozwój przestrzenny miasta, w tym także badanego obszaru. Są nimi zakłady przemysłowe, które dynamizowały rozwój przez zapewnianie coraz większej liczby miejsc pracy, ale z drugiej strony, wraz z zabudową i działalnością ograniczały przestrzeń dla zabudowy miejskiej. Zaliczamy do nich także sieć transportową, która napędzała rozwój gospodarczy, a przez to także rozwój przestrzenny miasta i dzielnicy śródmiejskiej, ale również przyczyniała się do tworzenia barier przestrzennych uniemożliwiających jego dalszy rozwój. Dla ówczesnego obszaru miasta istotnym czynnikiem blokującym stało się bliskie sąsiedztwo niezależnych dóbr ziemskich, które determinowały przyszłe kierunki rozwoju. Niewielkie znaczenie natomiast odgrywały bariery przyrodnicze.

W współczesnej (po 1989 r.) rzeczywistości głównym czynnikiem dynamizującym rozwój przestrzenny dzielnicy śródmiejskiej jest mnogość usług na jej terenie. Dużo mniejszą rolę odgrywa dogodne położenie względem szlaków komunikacyjnych, które zyskuje na znaczeniu w innych częściach miasta. Czynnikiem blokującym rozwój przestrzenny są przede wszystkim skutki działalności górniczej powodujące liczne szkody i deformacje terenu w tej części miasta, a przez to znacznie ograniczające tereny możliwe do zagospodarowania. Nie bez wpływu na rozwój przestrzenny pozostaje wizerunek poszczególnych osiedli oraz polityka władz miejskich, gdzie szczególnym wyzwaniem staje się przeciwdziałanie skutkom kurczenia się miasta.

communication system, in which historic buildings and complexes are concentrated (Liszewski, 2008).

The factors that have shaped the city's spatial development have changed over time. Since the city was built and established as the seat of the principality, dynamic development has taken place in an orderly arrangement and within clearly defined city limits. The factor blocking spatial development for the medieval city was primarily the city walls that enclosed the city (Liszewski, Maik, 2000). The buildings developed at that time inside the city, and its development over the centuries have dynamized or blocked changing economic, political and social conditions.

The most important determinant of spatial development became the period of industrialization (conventionally 1800-1945). The city's expansion outside the city walls gave it new opportunities for spatial development in the era of an improving economic situation. At the same time, many factors appeared with both a positive and negative impact on the spatial development of the city, including the studied area. They are industrial plants that have dynamized development by providing more and more jobs, but on the other hand, along with expansion and operations, they limited the space for urban development. We also include the transport network that has dynamized economic development, and thus also the spatial development of the city and the downtown district. It also contributed to the creation of spatial barriers preventing its further development. For the then area of the city, an important blocking factor became the close proximity of independent land estates, which determined future development directions. However, natural barriers were of little importance.

In today's (after 1989) reality, the main factor that dynamizes the spatial development of the downtown area is the multitude of services it offers. Convenient locations relative to transport routes, which are gaining importance in other parts of the city, play a much smaller role. The factors blocking spatial development are, first of all, the effects of mining activities, which cause numerous damages and deformations of the area in this part of the city, and thus significantly limit the areas that can be developed. The image of individual housing estates and the policy of municipal authorities is not without impact on spatial development, where counteracting the effects of urban shrinkage becomes a particular challenge.

ROZWÓJ PRZESTRZENNY DZIELNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ – DYNAMIKA

Lokacja miasta Bytomia, która miała miejsce w 1254 r. uporządkowała układ przestrzenny istniejącej w tym miejscu już znacznie wcześniej przedlokacyjnej osady handlowej (na szlaku z Opola do Krakowa). Dawny, nieregularny plac targowy przekształcono w prostokątny rynek, z którego narożników wybiegały po dwie prostopadłe do siebie ulice. Ulice te wyznaczały dalszą siatkę ulic, która wraz z bliskością do murów miejskich nabierała równoległego do nich, łukowatego kształtu (Wójcik-Kuhnel, 2004).

W XVIII w. miasto nadal koncentrowało się wewnątrz średniowiecznych murów miejskich, które jednak straciły już swoje obronne znaczenie. Poza murami miejskimi wykształciły się wyraźnie osiedla przedmiejskie, z których największymi było przedmieście Błotnica (przy drodze do Tarnowskich Gór) oraz Gliwickie (dzisiejsza ul. Dworcowa). Na południu (ul. Katowicka) oraz północy (ul. Piłsudskiego) wykształciły się osiedla „powalne”. Przedmieściem nie był jednak położony na wschód od miasta i przylegający do murów miejskich Rozbark, który stanowił konkurencję dla miasta (ze względu na m.in. rozwinięte rzemiosło i położenie komunikacyjne), ale też blokował rozwój przedmieść w tym kierunku, przez co powodował ich asymetrię (Dziewulski, 1979; Waldman, 2019).

Znaczące zmiany w przestrzeni miasta przyniósł dopiero koniec XIX i początek XX w. Zabudowa koncentrowała się nadal w obrębie wyburzonych na początku XIX w. murów miejskich oraz wzdłuż głównych traktów komunikacyjnych, ale także zaczęła wypełniać puste przestrzenie pomiędzy nimi (ryc. 2). Rozwijała się głównie w kierunku północnym i południowym, co spowodowane było przebiegiem torów kolei prawobrzeżnej, które utrudniały rozwój zabudowy w kierunku zachodnim i wyraźnie odcinały zwartą zabudowę miasta od słabiej zabudowanych terenów na zachód. Rozwój zabudowy w kierunku wschodnim utrudniało wspomniane bliskie sąsiedztwo rozwijającego się Rozbarku. W południowej części miasta układ ulic miał usprawniać komunikację pomiędzy dworcem kolejowym oraz centrum miasta.

Na połączeniu miasta z koleją szczególnie zyskała ul. Dworcowa, która stała się na przełomie XIX i XX w. najważniejszą i najdroższą ulicą miasta

SPATIAL DEVELOPMENT OF THE INNER-CITY DISTRICT – DYNAMICS

The foundation of the city of Bytom, which took place in 1254, tidied up the spatial layout of the pre-settlement commercial settlement which existed on this site (on the route from Opole to Kraków). The former, irregular market square was transformed into a rectangular market square with two streets perpendicular to each other. These streets marked a further network of streets, which, along with the proximity to the city walls, took on an arcuate shape parallel to them (Wójcik-Kuhnel, 2004).

In the eighteenth century, the city was still concentrated within the medieval city walls, which had lost their defensive significance. Outside the city walls, suburban housing estates clearly formed, of which the largest were the suburbs of Błotnica (on the road to Tarnowskie Góry) and Gliwickie (today's ul. Dworcowa Street). In the south (Katowicka Street) and north (Piłsudskiego Street) „powalne” suburb developed. However, the suburb was not located east of the city and adjacent to the city walls of Rozbark, which competed with the city (due to, among others, developed craft and communication locations), but also blocked the development of suburbs in this direction, which caused their asymmetry (Dziewulski, 1979; Waldman, 2019).

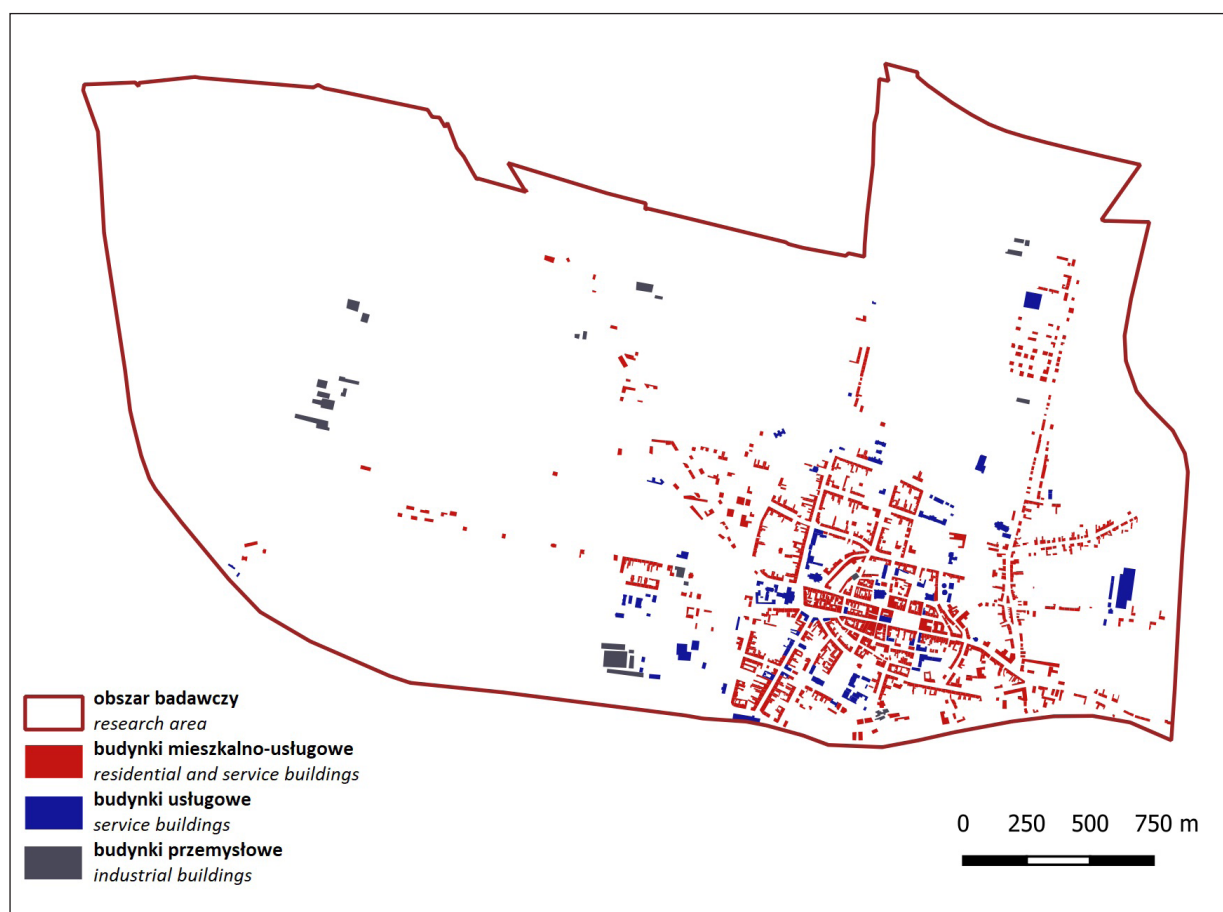
Significant changes in the city space only occurred by the end of the 19th and the beginning of the 20th century. The buildings were still concentrated within the city walls demolished at the beginning of the 19th century and along the main communication routes, but also began to fill the empty spaces between them (fig. 2). This developed mainly to the north and south, which was caused by the course of 'the Right-Bank Railway' track, which hindered development in the west and clearly cut off the compact buildings of the city from the less developed areas to the west. The development of buildings towards the east was hindered by the aforementioned close proximity to the developing Rozbark. In the southern part of the city, the street layout was to improve communication between the railway station and the city center. On the connection of the city with the railroad, it notably gained Dworcowa Street, which, at the turn of the 19th and 20th century, became the most important and the most expensive street in the city, with numerous

z licznymi hotelami, restauracjami i sklepami oraz plac Kościuszki, który stał się przestrzenią handlowo-usługową miasta (Waldman, 2019).

Zmiany polityczne, jakie nastąpiły wskutek zakończenia I wojny światowej i podziału Górnego Śląska doprowadziły do utraty przez miasto części przemysłu, ale jednocześnie sprawiły, że stało się ono ośrodkiem dyspozycyjnym dla niemieckiej części zagłębia górnośląskiego. W Bytomiu powstawały urzędy o zasięgu ponadlokalnym, ale także – ze względu na swoje klinowe przygraniczne położenie – stał się on ważnym ośrodkiem handlowym i kontrolującym przepływ ludzi i towarów (Sulik, 1979b). W mieście kontynuowano rozbudowę w kierunku północnym. Zabudowano wszystkie wyznaczone siatką ulic kwartały na północ od starożytnego miasta do wysokości ul. Powstańców Śląskich. Przy północnej granicy miasta (a jednocześnie granicy państwowej) wybudowano osiedle przedmiejskie (Kleinsiedlung), co uniemożliwiło dalszy rozwój

hotels, restaurants and shops, as well as Kościuszki Square, which became the commercial and service space of the city (Waldman, 2019).

Political changes that followed the end of World War I and the division of Upper Silesia led to the city losing part of its industry, but at the same time made it a center of the German part of the Upper Silesia Basin. Offices of supra-local range were established in Bytom, but also - due to its wedge-like border location – it became an important trade center controlling the flow of people and goods (Sulik, 1979b). The city continued to expand northwards. All the quarters marked with a grid of streets were built north of the old town to the height of ul. Silesian Insurgents. A suburban housing estate (Kleinsiedlung) was built at the northern border of the city (and at the same time the state border), which prevented further urban development in this direction. A characteristic element of the spatial arrangement of the city resulting from the city's development in this



Ryc. 2. Zabudowa mieszkaniowa dzielnicy śródmiejskiej Bytomia w 1902 r. na tle innych typów zabudowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Flözkarte des Oberschlesischen..., 1902

Fig. 2. Residential buildings in the Bytom downtown district in 1902 against the backdrop of other types of buildings

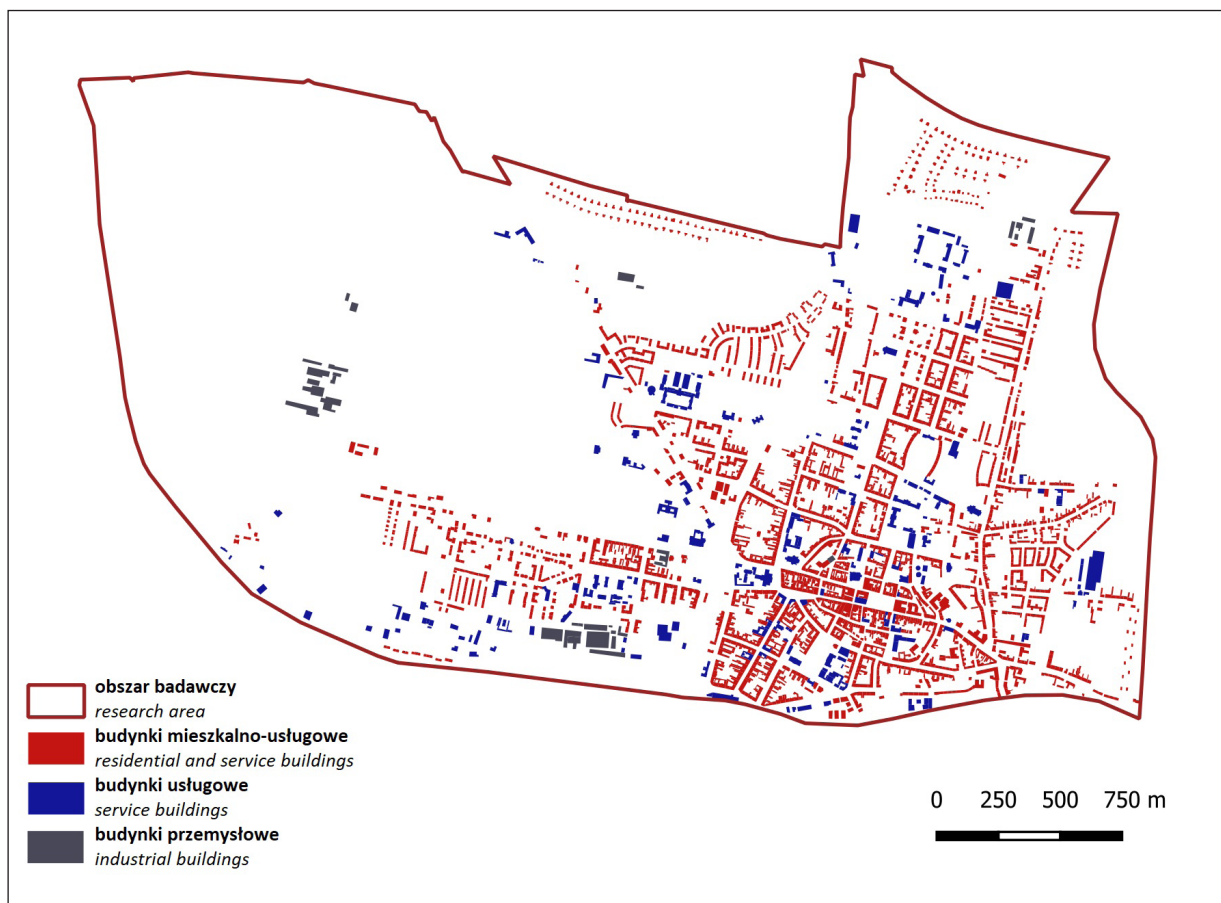
Source: own elaboration based on Flözkarte des Oberschlesischen ..., 1902

zabudowy miejskiej w tym kierunku. Charakterystycznym elementem układu przestrzennego miasta powstałym w wyniku rozwoju miasta w tym kierunku jest ciąg placów w linii północ-południe, biegnących od Rynku przez plac Grunwaldzki, Sobieskiego, wewnętrzny plac dawnych koszar wojskowych do placu Akademickiego. Nieco odsunięte na zachód od wyznaczonej przez nie osi były zazielenione place Sikorskiego oraz Słowiański. Place tworzyły oś urbanistyczną miasta, wskazując północny kierunek jego rozwoju. Na położonym centralnie placu Sobieskiego miała powstać nowa przestrzeń kulturalno-administracyjna (Szczypka-Gwiazda, 2004).

Podział Górnego Śląska doprowadził także do fali imigracji ludności niemieckiej z terenów przyłączonych do Polski, który potęgował zapotrzebowanie na nowe budynki mieszkalne w mieście. Mimo zagęszczania zabudowy poprzez wymianę niskich zabudowań na wyższe i zabudowywanie

direction is a series of squares in the north-south line, running from the Market Square through Grunwaldzki Square, Sobieskiego Square, the internal square of the former military barracks, to Akademicki Square. The green squares of Sikorski and Słowiański were moved slightly west from their axis. The squares formed the urban axis of the city, indicating the northern direction of its development. A new cultural and administrative space was to be created on the centrally located Sobieski Square (Szczypka-Gwiazda, 2004).

The division of Upper Silesia also led to a wave of immigration of the German population from the areas connected to Poland, which increased the demand for new residential buildings in the city. Despite the densification of buildings by the replacing of low-rise buildings with higher ones and the building of subsequent empty plots, the city faced the problem of the lack of free areas which were fit-for-building (due to the mining industry



Ryc. 3. Zabudowa mieszkaniowa dzielnicy śródmiejskiej Bytomia w latach 1930-1935 na tle innych typów zabudowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Topographie zur Flözkarte

Fig. 3. Residential buildings in the Bytom downtown district in 1930-1935 against the backdrop of other types of buildings

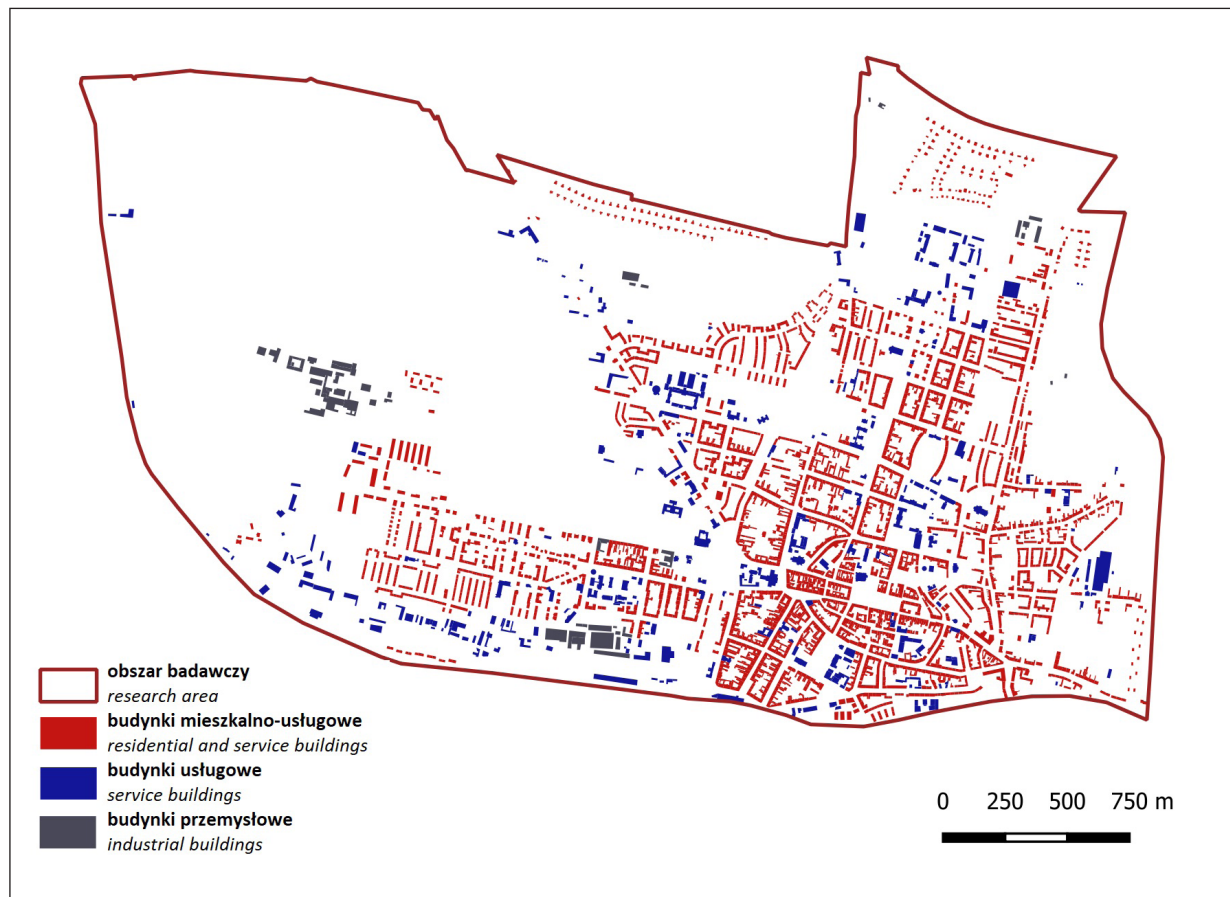
Source: own study based on Topographie zur Flözkarte

kolejnych pustych działek, miasto zmagало się z problemem braku wolnych i zdalnych do zabudowania (ze względu na pierścieniowo otaczający miasto przemysł górniczy) terenów. Problem ten rozwiązało dopiero porozumienie zawarte z urzędami górniczymi, które przyznało miastu tereny wcześniej będące własnością kopalni na zachodzie i północnym zachodzie (Sulik, 1979a). Na terenach Wielkiego Pola, pomiędzy ul. Woźniaka i Fałata wybudowano ciągi bloków dla robotników. Mimo, że zlokalizowane na południe od Parku Miejskiego Małe Pole miało być dzielnicą willową, to w wyniku ogromnego zapotrzebowania na lokale mieszkalne zdecydowano i tam zlokalizować zabudowę robotniczą, analogiczną do tej przy ul. Fałata (ryc. 3). Zabudowa ta początkowo ograniczona ulicami Wallisa, Pułaskiego i Siemiradzkiego z czasem rozszerzyła się aż do ul. Pionierów (Topographie zur Flözkarte..., Beuthen O.S., 1941). W wykorzystaniu przejętych od kopalni terenów pomogła także likwidacja torów kolei prawobrzeżnej, która dotychczas rozcinała miasto pod względem komunikacji i zagospodarowania na pół. ReLIKTEM jej istnienia jest dzisiejszy przebieg ulic oraz układ zabudowy. Kolej biegła przez zabudowany dziś teren pomiędzy ulicą Kolejową i Powstańców Warszawskich, następnie przez plac Kruczkowskiego i fragment parku, w kierunku ulicy Piłsudskiego. Na północ od niej przebieg dawnej kolei wyraźnie zaznacza się w przerwach w zwartej zabudowie – obejmuje place, a następnie przeobraża się w Aleję Marka (Waldman, 2019).

Powojenne straty w zabudowie najbardziej uwi- doczniły się w obszarze starego miasta, a szczególnie rynku, gdzie zniszczeniu uległa cała dotychczasowa pierzeja zachodnia. Nie została ona odbudowana w dawnym położeniu, co spowodowało poszerzenie się rynku w kierunku zachodnim do ul. ks. Koziółka. Jednocześnie wytyczono nową ulicę dobiegającą do rynku od strony placu Sikorskiego – Piastowską. Nowe budynki w okresie powojennym były stawiane w pierwszej kolejności na pustych przestrzeniach w zabudowie zwartej (Waldman, 2019). Plombowe budownictwo jest widoczne na terenie całej dzielnicy śródmiejskiej, w tym także w najbardziej zabytkowej przestrzeni miasta. Dalszą rozbudowę miasta, ze względu na ograniczoną powierzchnię przy rosnących potrzebach mieszkaniowych, prowadzono wertykalnie. Niską i starą zabudowę wymieniano na wysoką zabudowę z tzw. „wielkiej płyty”, która znacznie

otaczającej miasto). This problem was solved only by the agreement concluded with the mining offices, which granted the city areas previously owned by the mine in the west and northwest (Sulik, 1979a). In the area of Wielki Pole, between Woźniak and Fałat Streets, blocks were built for workers. Although Małe Pole located south of City Park was to be a villa district, as a result of the huge demand for residential premises, it was decided to locate workers' buildings there, similar to the one at Fałata Street (fig. 3). The buildings, initially limited by the streets of Wallisa, Pułaskiego and Siemiradzkiego, later expanded to Pioneers Street (Topographie zur Flözkarte ..., Beuthen O.S., 1941). The use of the land over from the mine was also helped by the liquidation of 'the Right-Bank Railway track, which until then cut the city in half in terms of communication and development. A relic of its existence is today's street arrangement and building layout. The railway ran through the built-up area today between Kolejowa Street and Powstańców Warszawskich Street, then through Kruczkowskiego Square and a part of the park in the direction of Piłsudskiego Street. To the north of it, the route of the former railway is clearly marked in the breaks of compact buildings – it covers squares and then transforms into Marek's Avenue (Waldman, 2019).

Post-war building losses were most evident in the area of the old town, especially the market square, where the entire western frontage was destroyed. It was not rebuilt in its former location, which caused the market to expand westwards to Koziółka Street. At the same time, a new street was drawn to the market square from Sikorskiego Square – Piastowska. In the post-war period, new buildings were erected, initially on empty, compact buildings (Waldman, 2019). The seal construction is visible throughout the entire downtown district, including the most historic space of the city. Further expansion of the city, due to the limited area with growing housing needs, was carried out vertically. Low and old buildings were replaced with high buildings (prefabricated blocks), which made much better use of the limited space. Buildings of this type were built, among others, at Kolejowa, Alojzjanów, Pułaski Streets, and between City Park and Łużycka Street (fig. 4). Parallel to the expansion of the city, many buildings disappeared from its space (including at Krakowska and Korfantego Street). The main reason for this was mining damage resulting from mining



Ryc. 4. Zabudowa mieszkaniowa dzielnicy śródmiejskiej Bytomia w latach 1958-1961 na tle innych typów zabudowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Mapy topograficznej GUGiK

Fig. 4. Residential buildings in the Bytom downtown district in 1958-1961 against the backdrop of other types of buildings

Source: own study based on the GUGiK topographic map

lepiej wykorzystywała ograniczoną przestrzeń. Zabudowa tego typu powstała m.in. przy ul. Kolejowej, Alojzjanów, Pułaskiego oraz pomiędzy Parkiem Miejskim a ul. Łużycką (ryc. 4). Równoległe do rozbudowy miasta, wiele budynków zniknęło z jego przestrzeni (m.in. przy ulicy Krakowskiej i Korfantego). Głównym powodem były szkody górnicze powstałe w wyniku rabunkowej działalności górniczej pod miastem. Z przestrzeni miasta zniknął także wartościowy, zabytkowy kwartał kamienic przy placu Kościuszki, co z kolei było częścią planu modernizacji śródmieścia, który zakładał powstanie w tym miejscu nowoczesnego domu towarowego. Plan ten nie został zrealizowany (Drabina, 2010).

Po przemianach społeczno-gospodarczych 1989 r. Bytom, jako miasto przemysłowe, dotkliwie odczuł skutki transformacji gospodarczej. Zamknięcie wielu zakładów przemysłowych i utrzymujące się przez długi czas bezrobocie doprowadziło

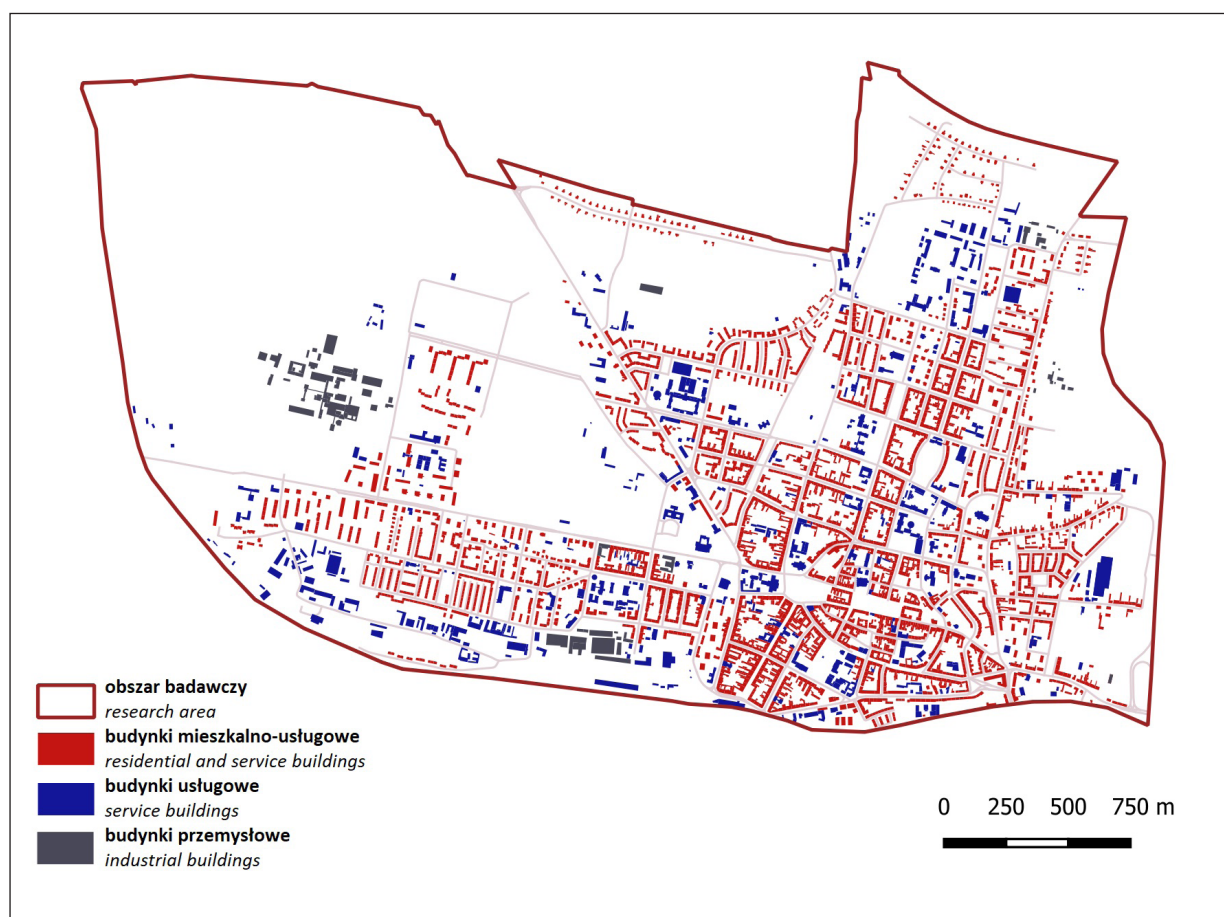
related robbery outside the city. The valuable, historic quarter of tenements at Kościuszki Square also disappeared from the city space, which in turn was part of the downtown modernization plan, which planned the construction of a modern department store there. This plan was not implemented (Drabina, 2010).

After the socio-economic changes of 1989, Bytom, as an industrial city, suffered severely from the effects of economic transformation. The closure of many industrial plants and persistent unemployment led to numerous social problems in the city and increased social expenditure, and the poor economic situation of the city (especially high unemployment) led to a significant decrease in its population. Lack of financial resources for maintaining and improving the technical condition of municipal and off-site real estate led to neglect in terms of spatial development. Some buildings were sold hastily, and the unwilling owners refurbished them. Throughout the city,

do licznych problemów społecznych na terenie miasta i spowodowało zwiększenie nakładów na wydatki socjalne, a zła sytuacja gospodarcza miasta (szczególnie wysokie bezrobocie) doprowadziła do znacznego zmniejszenia się jego liczby ludności. Brak środków finansowych na utrzymanie i poprawę stanu technicznego nieruchomości komunalnych oraz pozakładowych, doprowadził do zaniedbań w aspekcie zagospodarowania przestrzennego. Część budynków pośpiesznie sprzedawano, a niechętni do ich remontu właściciele doprowadzali do konieczności ich rozbiórki. Na terenie całego miasta od lat 90. XX w. wzrastała także liczba pustostanów i pustych działek po już wyburzonych zabytkowych kamienicach. Znaczna część tego typu nieruchomości znajduje się w najbardziej reprezentacyjnych częściach miasta i tuż przy głównych arteriach komunikacyjnych doprowadzając do funkcjonowania negatywnego wizerunku miasta wśród przyjezdnych, jak i samych

since the 1990s, the number of vacancy rates and empty plots of land after the historic tenement houses were demolished has increased. A significant part of this type of property is located in the most representative parts of the city and right next to the main thoroughfares leading to a negative image of the city among visitors and residents (Waldman, 2019). New buildings built in the downtown area since the 1990s are mainly service buildings (fig. 5, fig. 6). One of them is the Agora shopping center, which was established at Kościuszki Square in place of a previously demolished quarter of historic tenement houses. The establishment of a shopping center in this place restored Kościuszki Square, the pre-war area of the city's service and entertainment center, while taking it away from the market and Dworcowa Street.

The modern spatial arrangement of Bytom was shaped in the centuries-old development process described. It is characterized by a preserved

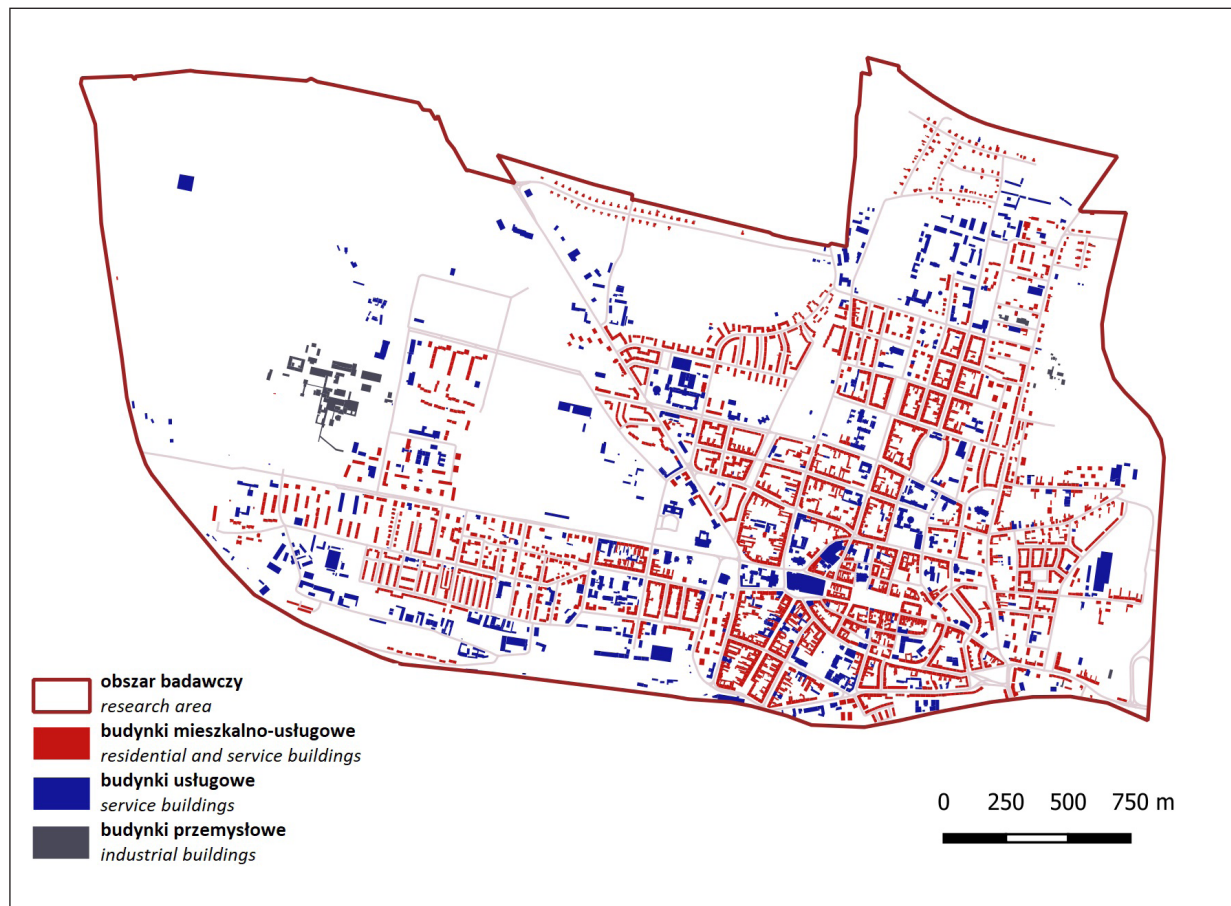


Ryc. 5. Zabudowa mieszkaniowa dzielnicy śródmiejskiej Bytomia w 1993 r. na tle innych typów zabudowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Mapy Topograficznej Polski, 1993

Fig. 5. Residential buildings in the Bytom downtown district in 1993 against the backdrop of other types of buildings

Source: own study based on the Topographic Map of Poland, 1993



Ryc. 6. Zabudowa mieszkaniowa dzielnicy śródmiejskiej Bytomia w 2019 r. na tle innych typów zabudowy. **Źródło:** opracowanie własne
Fig. 6. Residential buildings in the Bytom downtown district in 2019 against the backdrop of other types of buildings. **Source:** own study

mieszkańców (Waldman, 2019). Nowe budynki powstałe w dzielnicy śródmiejskiej od lat 90. XX w. to głównie budynki o charakterze usługowym (ryc. 5, ryc. 6). Jednym z nich jest centrum handlowe Agora, które powstało przy placu Kościuszki w miejscu wcześniej wyburzonego kwartału zabytkowych kamienic. Powstanie centrum handlowego w tym miejscu przywróciło placu Kościuszki przedwojenną rolę centrum usługowo-rozrywkowego miasta, jednocześnie odbierając je rynkowi oraz ul. Dworcowej.

Współczesny układ przestrzenny Bytomia był kształtowany w opisanym wielowiekowym procesie rozwoju. Charakteryzuje się on zachowanym średniowiecznym układem urbanistycznym, który jest wyraźnie widoczny w planie miasta (Drabina, 2010). Pozostałe układy morfologiczne dostosowały się nie tylko do pierwotnego układu przestrzennego miasta, ale także do przebiegu głównych szlaków komunikacyjnych. Układ przestrzenny Bytomia ma zatem charakter heterogeniczny – powstały w długim okresie i zmieniający się wskutek zmian społeczno-gospodarczych (Waldman, 2019).

medieval urban grid, which is clearly visible in the city plan (Drabina, 2010). Other morphological systems have adapted not only to the original spatial layout of the city, but also to the main communication routes. The spatial arrangement of Bytom is therefore heterogeneous – created in the long term and changing as a result of socio-economic changes (Waldman, 2019).

WNIOSKI

W pracy przeanalizowano rozwój przestrzenny dzielnicy śródmiejskiej Bytomia. Przeprowadzona analiza wykazała, że badany obszar charakteryzował się zmiennym w czasie tempem rozwoju zabudowy mieszkaniowej. Znaczące zmiany w zasięgu obszaru zabudowanego nastąpiły w XIX w., wskutek wejścia badanego obszaru w fazę industrializacji. Licznie otwierane zakłady przemysłowe przyczyniały się do wzrostu ludnościowego, a tym samym do wzrostu terenów zabudowanych, zagęszczania zabudowy i powolnego przejmowania miejskiej fizjonomii przez podmiejskie osady. Dodatkowym bodźcem dla rozwoju zabudowy stał się rozwój komunikacji, lokalizacja przy szlakach handlowych, a także wieloletnie nadgraniczne położenie miasta. Istotne było również pełnienie przez miasto funkcji dyspozycyjnej, nie tylko dla miejscowości okolicznych, ale w pewnych okresach także dla całego regionu.

Układ obszaru dzisiejszej zabudowy mieszkaniowej jest wynikiem oddziaływania wielu czynników zmieniających się w czasie. Do najważniejszych z nich należał przebieg głównych dróg, który wyznaczał kierunki jej rozwoju, rozmieszczenie działalności przemysłowej, przebieg linii kolejowych, struktura własnościowa gruntów, przebieg granic państwowych i sytuacja polityczna. Nakładanie się kolejnych warstw osadniczych powstałych w wyniku odmiennych uwarunkowań na przestrzeni wieków ukształtowało złożoną strukturę przestrzenną.

Ogół tych czynników miał wpływ na ukształtowanie się w Bytomiu obszaru zabudowy zbliżonego swym zarysem do koncentryczno-promienistego modelu rozwoju miasta Hoyta. Układ ten dobrze widoczny jest na poszczególnych etapach rozwoju historycznego, jak i współcześnie. Jego rdzeń, który zlokalizowany jest w dzielnicy śródmiejskiej stanowi silny czynnik integracyjny dla całego miasta. Co istotne, i na co wskazują wykonane na potrzeby artykułu ryciny, układ ten jest zdecydowanie oparty o zabudowę o funkcjach mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych.

Wyjaśnienie ewolucyjnego rozwoju struktury przestrzennej jest także kluczowe dla zrozumienia zróżnicowania wewnętrznego miasta i planowania jego rozwoju przestrzennego w przyszłości. Niewątpliwym wyzwaniem w zarządzaniu przestrzenią Bytomia w kolejnych latach stanie się przeciwdziałanie negatywnym przestrzennym skutkom

CONCLUSIONS

This article analyzes the spatial development of the Bytom downtown district. The analysis showed that the studied area was characterized by a variable pace of spatial development over time. Significant changes in the coverage of the built-up area took place in the 19th century as a result of the study area entering the industrialization phase. Numerous industrial plants contributed to the growth of the population, and thus to the growth of built-up areas, density of buildings and slow takeover of urban physiography by suburban settlements. An additional stimulus for the development of buildings was the expansion of the city's communication network, its proximity to trade routes, and the city's long-term border location. It was also important for the city to provide a function not only for the surrounding towns, but at certain times also for the entire region.

The shape of today's buildings is the result of the impact of many factors changing over time. The most important of them included the route of main roads, which set the directions for its development, distribution of industrial activity, route of railway lines, ownership structure of land, route of state borders and political situation. The overlap of successive settlement layers resulting from different conditions over the centuries has shaped the complex spatial structure.

All of these drivers have had an impact on the formation in Bytom of an area similar to the concentric-radial in Hoyt's model. This arrangement is clearly visible at individual stages of historical development, as well as today. Its core, which is located in the downtown district, is a strong integration factor for the entire city. Importantly, and as the drawings made for the purposes of the article indicate, this layout is definitely based on housing with residential and residential-service functions.

An explanation of the evolutionary development of the spatial structure is crucial for understanding the inner diversity of the city and planning its spatial development in the future. An undoubted challenge in managing the space in Bytom in the coming years will be how to counteract the negative spatial effects of a shrinking city, in particular the progressive degradation of buildings. Actions taken in the city should be based on revitalization, especially functional, which would not only improve the city's image, but could also contribute to

zjawiska kurczenia się miasta, w tym szczególnie postępującej degradacji zabudowy. Podejmowane w mieście działania powinny opierać się na rewitalizacji, szczególnie funkcjonalnej, która nie tylko poprawiałaby wizerunek miasta, ale także mogła przyczynić się do ożywienia gospodarczego. Istotne w najbliższej przyszłości stanie się ograniczenie liczby pustostanów i zaadaptowanie ich na potrzeby mieszkaniowe, a także efektywne wykorzystanie terenów poprzemysłowych np. po znajdującej się obecnie w likwidacji kopalni „Centrum”.

its economic recovery. In the near future, it will be important to reduce the vacancy rates and adapt to the housing needs of the city, as well as to effectively use post-industrial areas, e.g. after the current liquidation of the “Centrum” mine.

REFERENCES

- Bernt, M., Coach, C., Haase, A., Cocks, M., Grossman, K., Cortese, C. & Krzysztofik R., 2014: Why and how does(n't) urban shrinkage get onto the agenda? Experiences from Leipzig, Liverpool, Genoa and Bytom, *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5): 1749-1766, DOI: 10.1111/1468-2427.12101.
- Beuthen in Oberschlesien, 1927: 1:8000, Stadtvermessungsamt, Beuthen.
- Beuthen O.S., 1941: 1:10000, Stadtvermessungsamt, Beuthen.
- Drabina J., 2010: Historia Bytomia od średniowiecza do współczesności 1123-2010, Towarzystwo Miłośników Bytomia, Bytom.
- Dziewulski W., 1979: Powstanie i rozwój Bytomia feudalnego (do 1806 r.) [in:] Bytom – Zarys rozwoju miasta, (ed.) Długoborski W., PWN, Bytom: 43-126.
- Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens, 1902: 1:10000, BW, BMW.
- Kantor-Pietraga I., Machowski R., (eds.), 2012: Przemiany przestrzenne oraz społeczne Bytomia i jego centrum, *Studia i materiały*, WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.
- Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R., Runge J., Spórna T., 2014: Problemy zarządzania miastem kurczącym się na przykładzie Bytomia [in:] Społeczna odpowiedzialność w procesach zarządzania funkcjonalnymi obszarami miejskimi”, *Biuletyn KPZK PAN*, z. 253, (eds.) T. Markowski, D. Staszczak, KPZK PAN, Warszawa: 162-175.
- Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R., 2012: Zdegradowana przestrzeń śródmiejska jako tło problemów i wykluczenia społecznego. Przykład Bytomia, [in:] *Procesy gentryfikacji w mieście – XXV Konferencjum Wiedzy o Mieście* (ed.) J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź: 125-134.
- Krzysztofik R., Runge J., Kantor-Pietraga I., 2011: Paths of Shrinkage in the Katowice Conurbation. Case Studies of Bytom and Sosnowiec Cities, *WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec*, ss. 117.
- Krzysztofik, R., Dymitrow, M., Biegańska, J., Senetra, A., Gavrilidou, E., Nadolu, B., Kantor-Pietraga, I., Grzelak-Kostulska, E., Oureilidou, E., Luches, D., Spórna, T., Teodorescu, D., Wasilewicz-Pszczółkowska, M., Holmertz, G., Szczepańska, A., Brauer, R., 2017: Landscapes with different logics: A physicalistic approach to semantic conflicts in spatial planning, *Quaestiones Geographicae*, 36(4): 29-45.
- Liszewski S., (ed.), 2008: *Geografia urbanistyczna. Podręcznik akademicki*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Liszewski S., Maik W., 2000: *Wielka Encyklopedia Geografii świata*, tom XIX, Kurpisz, Poznań.
- Maik W., 1992: *Podstawy geografii miast*. Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń.
- Mapa Topograficzna Polski, 1993: 1:10 000, GUGiK, Warszawa.
- Myga-Piątek U., 2010: Directions and prospects of transformation in cultural landscapes of Poland – considerations and attempts of evaluation *Acta Geographica Debrecina Landscape and Environment Series*, 4(2): 45-58.
- Myga-Piątek U., 2012: *Krajobrazy kulturowe. Aspekty ewolucyjne i typologiczne*, Uniwersytet Śląski, Katowice.

- Nowakowski M., 1990: Centrum miasta: teoria, projekty, realizacje. Arkady, Warszawa.
- Preussische Ur-messtischblätter, 1827: 1: 25 000.
- Sitek S., Szajnowska-Wysocka A., 2018: Proces rewitalizacji obszarów przemysłowych i jego wpływ na krajobraz miejski, *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 40(2): 225-242.
- Specialkarte der Oberschlesischen Bergeviere unter Angabe der Lage der verliehenen Bergwerke, 1883: 1:10000.
- Sulik A., 1979a: Przestrzeń, zabudowa, gospodarka komunalna [in:] *Bytom – Zarys rozwoju miasta*, (ed.) W. Długoborski, PWN, Warszawa, Bytom: 482-506.
- Sulik A., 1979b: Stosunki ekonomiczno-społeczne w warunkach podziału Górnego śląska w latach 1922-1939 [in:] Długoborski W. (red.), 1979: *Bytom – Zarys rozwoju miasta*. PWN, Bytom, s. 388-427.
- Szczyпка-Gwiazda, 2004: Awangarda i tradycja. Kierunki rozwoju urbanistyczno-architektonicznego Bytomia w dwudziestoleciu międzywojennym [in:] Bożek G. *Bytom i jego dziedzictwo w 750-lecie nadania praw miejskich*, (ed.), Urząd Miejski w Bytomiu, Bytom: 195-218.
- Topographie zur Flözkarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens, BRW: 1:10000.
- Waldman K., 2019: Dynamika zmian obszaru zabudowanego dzielnicy śródmiejskiej Bytomia od XIX do XXI w. (praca magisterska), Uniwersytet Śląski, Katowice.
- Wójcik-Kühnel I., 2004: Rozplanowanie przestrzenne centrum miasta Bytomia w obrębie współczesnego rynku na podstawie badań archeologicznych [in:] *Bytom i jego dziedzictwo w 750-lecie nadania praw miejskich* (ed.), Urząd Miejski w Bytomiu, Bytom: 37-52.

