



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

Title: Międzynarodowa ranga Mysłowic w 1913 r. jako wyraz centralnych funkcji granicznych

Author: Weronika Dragan

Citation style: Dragan Weronika. (2015). Międzynarodowa ranga Mysłowic w 1913 r. jako wyraz centralnych funkcji granicznych. „Studia Miejskie” (2015, t. 18, s. 159-170)



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Na tych samych warunkach - Licencja ta pozwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz tak długo jak utwory zależne będą również obejmowane tą samą licencją.



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Weronika DRAGAN*

MIĘDZYNARODOWA RANGA MYSŁOWIC W 1913 R. JAKO WYRAZ CENTRALNYCH FUNKCJI GRANICZNYCH

INTERNATIONAL RANK OF MYSŁOWICE IN 1913 AS AN EXPRESSION OF THE CENTRAL BORDER FUNCTIONS

ABSTRACT: The aim of paper is to show an international significance of the Mysłowice town as the central city of border traffic. The functional basis of Mysłowice in 1913 was reproduced on the base of the archival town plan and historical sources analysis, and next selected the activities directly connected with border function of town. Economic and social development of investigated city was followed on the background of the political division of Europe before the First World War. The economic diversification of countries determined the creation of Mysłowice as commercial and emigration 'gateway'. The border localization and development of railway lines contributed to creation specific functional structure of investigated town, with domination of wholesale trading, transport, spedition, gastronomy and accommodation services.

KEY WORDS: Mysłowice town, gateway cities, border functions, economic emigration, the Corner of the Three Empires

Wprowadzenie

Miasta podlegają nieustannym procesom ewolucyjnym i przechodzą przez różne etapy: rozwoju, stagnacji oraz regresu. Okres rozkwitu Mysłowic (niem. Mysłowitz) przypada na lata 1862–1915, kiedy to – obok dynamicznego rozwoju przemysłu oraz ekspansji przestrzennej – wzmacniała się funkcja miast-wrót (ang. *gateway cities*). Kluczem do międzynarodowego sukcesu Mysłowic jako centrum ruchu granicznego była budowa połączenia kolejowego relacji Wrocław–Opole–Mysłowice–Oświęcim/Kraków, a następnie powołanie Wielkiej Agentury Emigracyjnej. Gospodarcza *prosperity* miasta przypada na początek XX w. – a zwłaszcza 1913 r., kiedy to przez Mysłowice przejeżdżały wyjątkowo nasilone fale emigrantów.

* Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii Ekonomicznej, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec, e-mail: weronika.dragan90@gmail.com

Rozwój funkcji granicznych Mysłowic był możliwy dzięki dogodnemu położeniu badanego miasta na styku trzech europejskich mocarstw: Prus (Mysłowice), Rosji (Królestwo Polskie, miasto Modrzejów) i Austrii (Wolne Miasto Kraków, osada Jęzor). Trójstyk ten nazywano Kątem Trzech Cesarstw (niem. *Drei-Kaiserreich-Ecke*), jednak potocznie miejsce to określane jest Trójkątem Trzech Cesarzy (Dragan, Spórna 2014). Dodatkowym walorem wynikającym z lokalizacji Mysłowic było usytuowanie nad żeglowną rzeką Przemszą, która – oprócz pełnienia funkcji naturalnej granicy – umożliwiała spław masowych towarów w kierunku Krakowa. Z kolei międzynarodowy węzeł kolei żelaznej pozwalał na transport towarów i ludzi na dalekie odległości w kierunku wschodnim (Rosja) i południowo-wschodnim (Austro-Węgry, Rumunia), a także zachodnim (Prusy, Francja, Dania). Miasta Górnego Śląska, a więc i Mysłowice, rozwijały się ponadto w oparciu o przemysł, zwłaszcza górnictwo i hutnictwo, czego konsekwencją była ich dynamiczna urbanizacja (Kaszowska, Pukowska-Mitka, Runge 1992).

W 1913 r. Mysłowice zamieszkiwane były przez 18,8 tys. mieszkańców i zajmowały obszar 8,8 km², który stanowił tylko 13,4% współczesnego obszaru administracyjnego miasta. Główne centrum społeczno-gospodarcze badanego ośrodka zamykało się w granicach wyznaczonych przez linię kolejową na zachodzie, rzeki Czarną Przemszę i Przemszę na wschodzie, kompleks Kopalni „Mysłowice” na północy oraz ówczesną gminę wiejską Słupna na południu (obecnie w granicach miasta).

Pomimo tak dużego znaczenia Mysłowic na początku XX w. zaznacza się wyraźny niedobór opracowań związanych z tym zagadnieniem. Do kluczowych pozycji poruszających tematykę omawianego miasta w latach jego świetności zalicza się monografię A. Sulika (2007) *Historia Mysłowic do 1922 r.*, jak również szereg artykułów poświęconych zagadnieniom funkcji granicznych Mysłowic (m.in. Sulik 1971, 1988). Aspekt rangi miast górnośląskich, w tym Mysłowic, porusza z kolei K. Gwosdz (2004), porównując znaczenie poszczególnych ośrodków miejskich pod względem wyposażenia instytucjonalnego. Zagadnienie przemian Mysłowic w latach 1911–2011, a w zasadzie przemiany przestrzeni publicznej miasta analizowali natomiast I. Kantor-Pietraga i R. Krzysztofik (2011). Współczesne Mysłowice cechują się lokalnym charakterem oddziaływania i funkcjami usługowo-przemysłowymi, leżą one niejako „w cieniu” zarówno sąsiednich Katowic, jak i Sosnowca. Dobrze rozwijającymi się terenami miasta, zwłaszcza pod względem suburbanizacji wewnętrznej, są jego zachodnie obrzeża oraz południowe peryferie. Z kolei obszar dynamicznie rozwijający się w XIX w. i początkach XX w. to dzisiejsze centrum, które zmaga się z licznymi problemami degradacji tkanki miejskiej i marginalizacją znaczenia – obecnie pełni głównie funkcję administracyjną. Dodatkowo problem ten pogłębia peryferyjne położenie Starego Miasta względem całego ośrodka miejskiego (w północno-wschodniej części Mysłowic), co przekłada się na brak więzi mieszkańców z pozostałymi dzielnicami, zwłaszcza południowymi.

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie znaczenia Mysłowic w 1913 r. na arenie międzynarodowej jako ośrodka o wiodących funkcjach ruchu granicznego w transycji oraz emigracji sezonowej i zamorskiej. Badania te odnoszą się do zapomnianej w chwili

obecnej międzynarodowej rangi Mysłowic. Analizę funkcjonalno-przestrzenną ówczesnych Mysłowic przeprowadzono w oparciu o archiwalny plan miasta z 1911 r. *Die Stadt Myslowitz* w skali 1:6300, a także źródła historyczne, głównie księgi adresowe (*Adressbuch für Kattowitz...* 1911; Köhler 1914; *Oberschlesisches Handels-Adressbuch...* 1914) oraz artykuły publikowane w gazecie „Kuryer Śląski” z 1913 r.

Umiejscowienie problemu badawczego w świetle koncepcji teoretycznych

Dynamiczny rozwój Mysłowic oraz wzrost ich znaczenia w skali światowej były możliwe dzięki położeniu na styku trzech wybitnie zróżnicowanych zapleczy ekonomicznych, przy czym w stosunku do dwóch z nich pełniły rolę wyraźnie nadrzędną. W tej kwestii nawiązuje się do koncepcji miast-wrót (ang. *gateway cities*), która wskazuje na mieszaną układ funkcjonalny tego typu ośrodków oraz zakłada zbadanie rangi funkcji miastotwórczych zapleczy wyspecjalizowanych i centralnych (Krzysztofik 2004). W przypadku Mysłowic układ ten tworzyły nałożone na siebie dwa zaplecza: przemysłowe (wyspecjalizowane) oraz funkcji granicznych (centralne). Jak podaje R. Krzysztofik (2006), cechą charakterystyczną rozwoju miast-wrót jest nadgraniczne położenie, w przypadku którego zakłada się pewne interakcje ekonomiczno-społeczne z obszarem po drugiej stronie linii granicznej. Powstają wówczas miasta, które przeważnie ze sobą konkurują, np. Mysłowice–Modrzejów, wspomniany już uprzednio ośrodek w obrębie Królestwa Polskiego (Rosji).

Niewątpliwie głównym czynnikiem determinującym rozwój ówczesnych Mysłowic było położenie nadgraniczne, a dopiero w dalszej kolejności przemysł. Według J. Bańskiego (2010, s. 501) „granice można traktować jako źródło korzyści lokalizacyjnych, stymulujące rozwój lokalny. Rozwój handlu przygranicznego, [...] hotelarstwo i gastronomia oraz obsługa ruchu tranzytowego mogą przyczynić się do rozwoju obszarów sąsiadujących z granicą”. Niekwestionowaną rolą granicy, swoistej bariery, jest rozdzielenie dwóch różnych obszarów, rozgraniczające zwierzchnictwo państwowe (Pytel, Sitek 2012). Z kolei miejscem ogniskującym tak lokalny, jak międzyterytorialny ruch transgraniczny były przejścia graniczne (Czepczyński, Szmytkowska 2003). W Mysłowicach granice można było przekroczyć pieszo w dwóch miejscach: za pomocą mostu na Czarnej Przemszy ciąg Mysłowice (Prusy) – Modrzejów (Rosja), natomiast za pomocą kładki ciąg Mysłowice – Słupna – Jęzor (Galicja). W ruchu kolejowym natomiast funkcjonowało przejście graniczne Mysłowice – Szczakowa (Galicja, obecnie w granicach Jaworzna), z przesiadką również w kierunku Królestwa Polskiego i Rosji (stacja Granica, obecnie Sosnowiec Maczki). Każdy z wymienionych punktów kontroli celnej i osobowej odznaczał się odmiennymi restrykcjami prawnymi i miał inne znaczenie dla rozwoju gospodarczo-społecznego badanego ośrodka.

W tym miejscu należy odnieść się także do koncepcji przepływów granicznych. O. Martinez (1994) wyróżnił cztery typy regionów nadgranicznych: izolowane – gra-

nica jest funkcjonalnie zamknięta, koegzystujące – przepływ jest ograniczony przez ściśle określone zasady, współpracujące – stosunki między dwoma regionami zachodzą w formie współzależności, i wreszcie zintegrowane – brak barier w kontaktach społeczno-ekonomicznych. Specyficzne położenie Mysłowic nie pozwala jednoznacznie określić typu związków transgranicznych. Rozpatrując przypadek nie dwóch, a trzech zróżnicowanych gospodarczo zapleczy, należałoby wyróżnić typ pośredni między koegzystującymi a współpracującymi regionami, z naciskiem na drugi typ relacji. Niewątpliwie swoista otwartość granicy austriackiej sprzyjała przepływowi towarów i ludzi na szeroką skalę. Z kolei bardziej surowe ograniczenia na granicy rosyjsko-pruskiej utrudniały współpracę ponadgraniczną. Jednak dywersyfikacja ekonomiczna państw zaborczych kreowała współpracę transgraniczną między pograniczami, cechującą się przepływem towarów deficytowych bądź relatywnie tańszych. Jak podaje A. Sobala-Gwosdz (2005), potencjalne korzyściami, jakie mogą wynikać ze współpracy, to możliwość rozwoju przedsiębiorstw i placówek, których towar cieszy się zainteresowaniem po drugiej stronie granicy.

Funkcje graniczne wpisujące Mysłowice na mapę świata

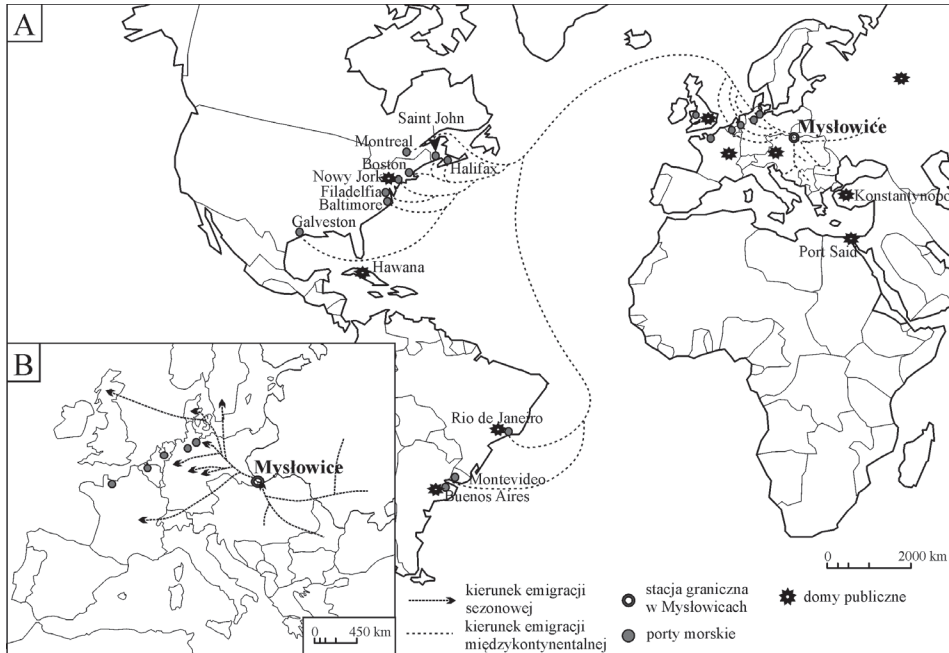
Rozwój centralnych funkcji granicznych Mysłowic na początku XX w. był możliwy z jednej strony dzięki położeniu nadgranicznemu, natomiast z drugiej wskutek powstania w 1846 r. linii kolejowej. Początkowo było to połączenie Wrocław–Mysłowice (tzw. Kolej Górnośląska), jednak już w 1847 r. uruchomiono odcinek graniczny do Szczakowej, a w 1863 r. odgałęzienie w kierunku Oświęcimia, co dawało kontakt z austriacką Koleją Północną Cesarza Ferdynanda biegnącą z Wiednia do Krakowa. Od momentu utworzenia stacji kolejowej w mieście stale wzrastał się ruch tranzytowy i handel hurtowy. Obejmował on wywóz z Mysłowic towarów przemysłowych, a z Królestwa Polskiego, Galicji, Rosji, Austro-Węgier i Rumunii przywożono produkty rolne i hodowlane. Wprowadzenie przez niemieckie władze ograniczeń importowych dla Górnego Śląska umocniło Mysłowice w funkcji miast-wrót, gdyż pozostały one głównym ośrodkiem zaopatrującym w mięso wiele miast regionu górnośląskiego. Przez Mysłowice w 1913 r. importowano tygodniowo ok. 800 sztuk bydła z Austro-Węgier oraz w samym tylko listopadzie ponad 1 tys. wieprzy z Polski („Kuryer Śląski”, 5 XII 1913 r.). Z Austro-Węgier, Rosji i Królestwa Polskiego przez myśłowicką stację przewożono również drób, zwłaszcza gęsi, do wielkich miast niemieckich. W związku ze stale wzrastającym zapotrzebowaniem w Niemczech na gęsi jednego dnia w Mysłowicach przeładowano 2870 sztuk gęsi („Kuryer Śląski”, 29 VIII 1913 r.). Z kolei z Niemiec do Mysłowic codziennie w 1913 r. trafiało 80–90 wagonów ziemniaków, które były tutaj przeładowywane i przeglądane, a następnie wysyłane do dotkniętej ówczesnie klęską żywiołową Galicji. Dużym zainteresowaniem, jeśli chodzi o transport masowy, cieszył się górnośląski węgiel. W sierpniu 1913 r. przez myśłowicką stację przewieziono 114 tys. ton węgla do Austro-Węgier oraz 1,4 tys. ton do Rumunii („Kuryer Śląski”, 9 IX 1913 r.).

W mieście urządzano ponadto targi koni sprowadzanych z Rosji, które następnie wysyłano do Belgii, Holandii, a nawet Afryki Południowej (Sulik 1988).

Międzynarodowa ranga miasta nie ograniczała się jedynie do głównego węzła handlowego, globalne znaczenie Mysłowic wynikało także z pośrednictwa w migracjach sezonowych i emigracji zamorskiej (rysunek 1). Ruch wędrowniczy ludności był jednym z przejawów nierównomierności w rozwoju poszczególnych regionów przygranicznych. Z. Rykiel (1991) wykazał, że wśród motywów dojazdów do pracy przez granicę dominują: wyższe zarobki za granicą, zagrożenie bezrobociem na miejscu oraz niewystarczająca infrastruktura transportowa, utrudniająca dojazdy do odleglejszych miejscowości swojego regionu. W badanym okresie przez Mysłowice przejeżdżały tłumy emigrantów przemieszczających się głównie do Hamburga, a stamtąd do Ameryki. Jednak prawdziwy *boom* rozwojowy rozpoczął się dopiero po zlikwidowaniu – za liczne nadużycia – siedziby Hamburgskiego Towarzystwa Okrętowego w Oświęcimiu oraz utworzeniu w 1894 r. myśłowickiej wielkiej stacji rejestracyjno-emigracyjnej Maxa Weichmanna. Początkowo firma spedycyjna pracowała dla dwóch towarzystw okrętowych: Hamburg-Amerikanische Packetgesellschaft (HAPAG) w Hamburgu oraz Nordeutscher Lloyd (NDL) w Bremie, a od 1905 r. również dla Red Star Line w Antwerpii i Holand-America Line w Rotterdamie (Sulik 2007). Emigranci trafiający do myśłowickiej stacji rejestracyjnej pochodzili z różnych stron Europy, byli to m.in.: Rosjanie, Polacy, Słowacy, Węgrzy, Rumunii, Ukraińcy, Serbowie, Chorwaci, a ich wspólnym celem była Ameryka (rysunek 1A).

Centralny ruch graniczny w Mysłowicach w 1903 r. został nasilony na skutek utworzenia niemieckiej Centralnej Stacji Robotników Rolnych. Migracja sezonowa wzrastała wiosną, ze względu na zapotrzebowanie robotników do pracy w rolnictwie głównie w Niemczech (Saksonii, Meklemburgu, Anhalt i Oldenburgu), a także we Francji, Danii, Szwecji oraz Szkocji (rysunek 1B). Jak informuje „Kuryer Śląski” (28 III 1913 r.), „[...] Do świąt przejeżdżało tędy nie mniej jak 72 tysięcy ludzi do Niemiec do robót rolnych, w niektóre dni po 7 tysięcy naraz, a po świątach spodziewają się jeszcze przejazdu dalszych 40 tysięcy osób”. Drugi punkt kulminacji tego rodzaju migracji następował jesienią i wczesną zimą. Wtedy powracający robotnicy byli zmuszeni zatrzymać się w Mysłowicach w celu odebrania po 8-miesięcznej pracy w Europie Zachodniej pozostawionych w tutejszym urzędzie granicznym dokumentów (Sulik 2007). Dla robotników zagranicznych powracających z Prus jeździły osobne pociągi, którymi do grudnia 1913 r. przez Mysłowice przejechało 57 tys. takich robotników („Kuryer Śląski”, 11 XII 1913 r.).

Wychodźcy często spędzali w Mysłowicach kilka dni, tłocząc się w barakach na terenie Agentury Emigracyjnej bądź koczując w okolicach dworca kolejowego lub wręcz na okolicznych łąkach. Podstawowa część kompleksu rozciągała się po wschodniej stronie ul. Pocztovej. Obejmował on: baraki dla emigrantów oczekujących na wyjazd, budynek urzędu celnego, pomieszczenia przeznaczone na kontrolę lekarską oraz główny budynek stacji rejestracyjnej z przewiązką (fot. 1). Ani dworzec, ani cała stacja emigracyjna nie były przygotowane na tak znaczną liczbę emigrantów. Pod tym względem rekor-



Rys. 1. Międzynarodowe powiązania emigracyjne Mysłowic w 1913 r.: A – międzykontynentalne, B – europejskie

Źródło: opracowanie własne.

dowy był 1913 r., kiedy do Ameryki przez dwa niemieckie porty wyemigrowało łącznie 240 363 osoby, odpowiednio 160 240 – przez Hamburg i 80 123 – przez Bremę (Sulik 2007). Mysłowicka stacja stanowiła dla biednych emigrantów z Europy Wschodniej i Południowej swoiste „wrota” do nowego, lepszego w ich pojęciu świata.

Poza oficjalnymi informacjami o emigracji stałej i sezonowej w Mysłowicach funkcjonowała na szeroką skalę nielegalna działalność wychodźcza. Agenci towarzystw okrętowych i zachodni przedsiębiorcy przemycali robotników przez granicę. Jak donosił „Kurier Śląski” (6 III 1913 r.), „Aresztowano tu dwóch Francuzów, posiadaczy wielkich cegielni w Belfort we Francji, którzy werbowali tu robotników do swych przedsiębiorstw. Czynią to oni już od trzech lat; zjeżdżają do Mysłowic i zebranych tu ludzi sami odprowadzają do Francji. [...]”. Badany ośrodek zasłynął również z haniebnego roli, jaką jest pośrednictwo w handlu żywym towarem. Młode dziewczyny, zwerbowane pod pretekstem pracy w charakterze opiekunki do dzieci lub też pomocy domowej, trafiały do domów publicznych, najczęściej w Buenos Aires oraz Rio de Janeiro, a także Nowym Jorku. Z kolei w samej Europie Mysłowice funkcjonowały jako międzynarodowy punkt zjazdu przestępców, którzy trudnili się m.in. włamaniami, kradzieżami czy fałszowaniem pieniędzy. Bliskość granicy niewątpliwie sprzyjała rozwojowi najróżnorodniejszych form przestępczości.



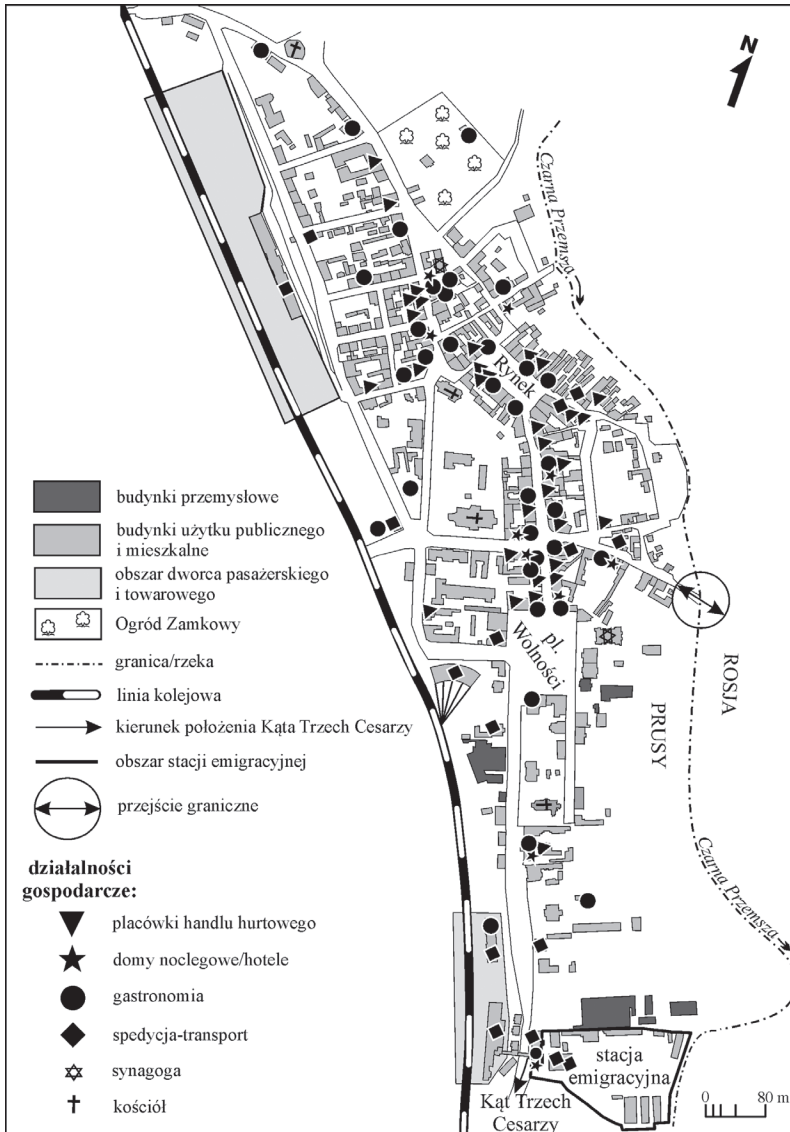
Fot. 1. Budynek dawnej stacji emigracyjnej z przewiązką (stan w 2013 r.)

Źródło: foto W. Dragan.

Przestrzeń gospodarczo-społeczna Mysłowic w 1913 r.

W koncepcji miast-wrót poza wskazaniem funkcji ponadlokalnych zwraca się również uwagę na rozwój działalności będących wypadkową nadrzędnych funkcji granicznych. Miejskie ośrodki nadgraniczne skazane są na nieustanny przepływ większej liczby ludzi, których pobyt jest z reguły krótkotrwały (Krzysztofik 2004). Struktura zatrudnienia w tego typu miejscowościach wskazuje na wysoki udział pracujących w handlu i transporcie. Z kolei rzesze migrantów „przewijające” się przez miasto jednorazowo, sezonowo bądź wahadłowo wpływały na powstawanie placówek gastronomicznych i noclegowych, jak również kształtowały specyficzny klimat miejski badanego ośrodka.

Centralne funkcje „wrót” Mysłowic determinowały powstanie działalności im towarzyszących, które wpływały na rozwój gospodarczy miasta. W opracowaniu skoncentrowano się na następujących rodzajach działalności (rysunek 2): spedycja i transport (16 placówek), gastronomia (35), usługi noclegowe (10), handel hurtowy (31). A. Sulik (1971) wyróżnił trzy strefy funkcjonalne przestrzeni miejskiej: 1) usługową – koncentracja placów targowych, sieci sklepów, restauracji i warsztatów rzemieślniczych; 2) administracyjno-komunikacyjną (również ruch graniczny) – południowa część miasta; 3) przemysłową (będącą jednak poza obszarem badań niniejszej pracy) – kopalnia z dzielnicą mieszkaniową (obecne osiedle Piasek). Przedstawiony podział uwi-



Rys. 2. Przestrzeń funkcjonalna Mysłów w 1913 r. związana z ruchem granicznym

Źródło: opracowanie własne.

dadnia mieszany charakter funkcjonalny Mysłów, gdzie życie handlowo-usługowe koncentrowało się na południe od części przemysłowej (funkcje wyspecjalizowane), a na północ od części podporządkowanej ruchowi granicznemu (funkcje centralne).

O specyfice i znaczeniu miasta zadecydował ruch graniczny, który – poza tranzytem i emigracją ekonomiczną – również przejawiał się w formie małego ruchu granicznego

oraz przemytu. Wedle „porządku targowego” z 11 listopada 1899 r. Mysłowice miały zezwolenie na zorganizowanie 2 jarmarków i 4 targów bydłych rocznie oraz 3 targów tygodniowo (Sulik 2007). Największy ruch wahałdowy na granicy występował właśnie w dni targowe. Już w 1853 r. ruch handlowy w mieście był na tyle duży, że zdecydowano się wybudować nowy plac targowy – obecny pl. Wolności, pozostałe przestrzenie targowe to: Rynek, ul. Bytomska i Starokościelna. Mysłowice stały się jednym z wiodących ośrodków miejskich na Górnym Śląsku w zakresie targów. Napływ handlarzy i kupców spowodował rozwój placówek różnych branż, przede wszystkim tych związanych z zakwaterowaniem i gastronomią. Pod względem wyposażenia instytucjonalnego trzon stanowiły Gliwice, Bytom i Katowice, z kolei Mysłowice cechowały się wyposażeniem funkcjonalnym znacznie przewyższającym odpowiadające im ludnościowo osady typowo przemysłowe (Gwosdz 2004).

W 1913 r. na obszarze badań mieściło się 35 placówek gastronomicznych oraz 10 punktów noclegowych. Do najbardziej ekskluzywnych myśłowickich hoteli omawianego okresu zalicza się: Grunwald's Hotel (ul. Pszczyńska 7) z ogrodem restauracyjnym, salą widowiskową i koncertową, International Hotel (ul. Modrzejowska 2) z ogrodem i gospodą dla robotników, Mühle Hotel (ul. Dworcowa 9) z salą widowiskową i taneczną, ogrodem oraz odrębną gospodą dla robotników rolnych, a także Bahnhof-Hotel M. Weichmanna (ul. Pocztowa 8) (zob. rysunek 2). Placówki noclegowe o niższym standardzie to m.in. hotel dla czeladników B. Zorawik (ul. Synagogi 6), Haberkorn's Hotel (ul. Nowokościelna 4) oraz dom noclegowy J. Weissa (ul. Pszczyńska 21). Ze zlokalizowanych działalności gastronomicznych na uwagę zasługuje karczma A. Chylińskiej w Rynku oraz J. Giescheho przy dworcu kolejowym, a także restauracja Rathauskeller (Pod Ratuszem), która istnieje po dziś dzień.

Ruch graniczny wpłynął ponadto na rozwój działalności spedycyjnych i transportowych oraz handlu hurtowego (rysunek 2). Mysłowice – jako ośrodek handlu zwierzętami i produktami rolnymi – posiadały liczne spółki z tego zakresu (25,8%). Do wiodących zalicza się: handel bydłem braci Dudzików, handel zbożem Centawer M. oraz Walczik's trudniąca się handlem zbożem i paszą. Równie wysoki udział (22,6%) w „hurtowniach” myśłowickich należał do handlarzy papierem i książkami. Bardziej znanymi składami były T. Pakulli przy ul. Pszczyńskiej 19 oraz Roelle's Max przy ul. Modrzejowskiej 1. W Rynku funkcjonowały także dwie fabryki likierów i wódek, ponadto w mieście były placówki handlu hurtowego winem oraz piwem. Na wyroby alkoholowe przypadają 19,4% udziału w handlu „masowym”. Natomiast 9,7% należało do rzeźników, a 6,5% do fabryk wody sodowej. W Mysłowicach działały również pojedyncze placówki z zakresu sprzedaży hurtowej cygar, octu, węgla, wyrobów kolonialnych oraz manufaktury (3,2% udziału każdej z nich). Z firm spedycyjnych należy wymienić wspomniane dwie stacje emigracyjne, siedzibę towarzystwa okrętowego HAPAG oraz importera cygar. Na potrzeby masowego tranzytu różnorodnych towarów oraz fali emigracyjnej oddzielono dworzec osobowy (ul. Dworcowa) od dworca towarowego (ul. Towarowa), gdzie urządzono liczne magazyny, m.in. mąki i ziemniaków.

Różnice w poziomie gospodarczego rozwoju terenów poszczególnych zaborów determinowały codzienny ruch wahałdowy ludności na przejściach Mysłowice – Modrzejów i Mysłowice – Jęzor. Dywersyfikacja ekonomiczna regionów nadgranicznych także wpłynęła na rodzaj nabywanych towarów. Mysłowiczanie za granicą zaopatrywali się w produkty spożywcze, zwłaszcza mięso, ze względu na wysoki jego koszt w Niemczech. Z kolei mieszkańcy zaboru rosyjskiego i austriackiego cenili sobie wysoką jakość produktów przemysłowych. W każdym z przypadków decydowały niższe ceny. Do 1903 r. przejście graniczne z Modrzejowem rocznie przekraczało 1,5 mln osób. Po wprowadzeniu przez niemieckie władze surowych restrykcji celnych, w postaci cła nałożonego na każdy kilogram przynoszonego towaru, mały ruch graniczny przeniósł się na przejście graniczne z Galicją i tam się nasilił (Sulik 2007). Z racji różnorodnych utrudnień granicznych oraz sprzyjającego środowiska przyrodniczego – rzeka, pagórkowaty teren i las – na szeroką skalę rozwinął się przemysł. Przybierał on najróżnorodniejsze formy od przenoszenia pod kobiecymi sukniemi chustek jedwabnych i nici, przez żydowskich przemytników robotników rolnych, po zorganizowane grupy szmuglerów spirytusu, artykułów przemysłowych, płodów rolnych i bydła.

Rozwój funkcji „wrót” oraz położenie na styku trzech zaborów – w tzw. Kącie Trzech Cesarstw – spowodowały, że Mysłowice stały się miejscowością turystyczną, z dobrym zapleczem gastronomiczno-hotelarskim. Jak podaje A. Sulik (2007), tygodniowo Mysłowice odwiedzało nawet od 3 do 8 tys. turystów z Rzeszy Niemieckiej. Dla zwiedzających szczególnie atrakcyjna była możliwość obserwacji wielokulturowości miasta, przejawiającej się w budowlach sakralnych różnych wyznań oraz ubiorach emigrantów. Zwiedzający, którzy rozpoczynali wędrówkę z myśłowickiego Rynku, mieli okazję przejść pełną różnorodnych sklepów i życia handlowego ul. Pszczyńską. Na pl. Wolności (niem. Wilhelmsplatz) mogli oni podziwiać budynki ratusza i synagogi. Po dotarciu do dworca kolejowego, a następnie stacji emigracyjnej obserwowano wyjeżdżających do prac rolnych robotników oraz emigrantów z różnych stron Europy. Kolejny etap wiązał się z przejściem Promenadą, na końcu której znajdował się Kąt Trzech Cesarstw. W tym miejscu urządzono restaurację z salą taneczną i ogrodem restauracyjnym, z której roztaczał się widok na wzgórze słupeckie ze słynną Wieżą Bismarcka. Dodatkową atrakcją było przejście na stronę Galicji. Turyści mogli tu zobaczyć kontrast kulturowo-ekonomiczny. Odwiedzano również Modrzejów, jednak wiązało się to z koniecznością posiadania tzw. półpaszportu (niem. *Halbpass*), który był wymagany do przekroczenia granicy prusko-rosyjskiej (Dragan, Spórna 2014).

Podsumowanie

Mysłowice – jako ośrodek miejski położony na pograniczu trzech cesarstw – posiadały dogodne warunki rozwoju funkcji granicznych. Dodatkowym czynnikiem sprawczym dynamizacji miasta jako „wrót” między regionami o różnym stopniu rozwoju gospodarczego było utworzenie kolei żelaznej. Mysłowice stały się stacją prze-

ładunkową dla towarów ze wszystkich trzech zaborów, co wpłynęło na rozwój handlu hurtowego i targowego. Po otrzymaniu przez Mysłowice przywilejów targowych do miasta zjeżdżali się kupcy i handlarze z odległych stron, nawet z Afryki Południowej. Wpłynęło to na rozwój sieci placówek gastronomiczno-hotelarskich, które zapewniały możliwość dłuższego pobytu w mieście osobom przyjezdnym. Centralne funkcje ruchu granicznego rozwinęły się również w oparciu o emigrację zamorską. W Mysłowicach powstała Wielka Agentura Emigracyjna, która kierowała wychodźców do czterech portów morskich Europy: Hamburga, Bremy, Antwerpii i Rotterdamu. Nieco później w mieście utworzono Centralną Stację Robotników Rolnych, która z kolei odprowadzała robotników do prac w rolnictwie w państwach Europy Zachodniej. Mysłowice pośredniczyły także w procederze handlu żywym towarem, głównie do krajów Ameryki Południowej. Ruch graniczny przyjmował różne formy, poza tranzytem i emigracją zarobkową przejawiał się też w tzw. małym ruchu granicznym i przemyśle. Mysłowice, będąc częścią zaboru pruskiego, posiadały towary przemysłowe wysokiej jakości, z kolei tereny zaboru rosyjskiego i austriackiego tańsze produkty żywnościowe. Taki układ sił gospodarczych między zaborami determinował wahadłowy ruch graniczny ludności. Z kolei bliskość granicy – tzw. Kąt Trzech Cesarstw, różnorodność kulturowa miasta oraz dobre zaplecze gastronomiczno-hotelarskie i handlowe spowodowały napływ turystów z Europy Zachodniej. Funkcje miast-wrót dały Mysłowicom wydzźwięk ponadregionalny, a nawet ponadeuropejski. Zarówno lokalny, jak i międzynarodowy ruch graniczny odcisnęły się w sferze funkcjonalnej miasta i nadały mu specyficzny charakter ośrodka nadgranicznego. Dzisiaj Mysłowice należą do jednego z kilkunastu miast rdzenia konurbacji katowickiej i funkcjonują w „cieniu” Katowic. Z kolei znaczenie Starego Miasta, które niegdyś stanowiło prężnie rozwijający się rdzeń miasta, w chwili obecnej znacząco zmalało. Obszar ten przeżywa recesję funkcjonalną i pełni przede wszystkim funkcję administracyjną, co jest dodatkowo nasilane przez peryferyzację jego położenia względem całego współczesnego organizmu miejskiego (północno-wschodnia część miasta).

Bibliografia

- Adressbuch für Kattowitz, Schloß Kattowitz, Brynow, Myslowitz, Ellgoth=Idaweiche, Hohenlohehütte, Bogutschütz=Zawodzie, Rosdzin=Schoppinitz, Laurahütte, Domb, Zalenze. Zusammengestellt auf Grund Amtlicher Quellen*, 1911, Julius Herlitz.
- Bański J., 2010, *Granica w badaniach geograficznych – definicja i próba klasyfikacji*, „Przegląd Geograficzny”, z. 4.
- Czepczyński M., Szymkowska M., 2003, *Rola granicy państwowej w rozwoju lokalnym. Opowieść o dwóch miastach: Lidzbark Warmiński i Bartoszyce*, [w:] *Granice. Obszary przygraniczne. Euroregiony*, red. J. Runge, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Die Stadt Myslowitz*, 1911, skala 1:1100, ze zbiorów Muzeum Miasta Mysłowice.
- Dragan W., Spórna T., 2014, *Trójkąt Trzech Cesarzy*, [w:] *Encyklopedia województwa śląskiego*, red. R. Kaczmarek, Instytut Badań Regionalnych, Katowice (publikacja elektroniczna).
- Gwosdz K., 2004, *Ewolucja rangi miejscowości w konurbacji przemysłowej. Przypadek Górnego Śląska*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

- Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R., 2011, *Zmienność funkcji miasta i przestrzeni publicznej na przykładzie Mysłowic: 1911–2011*, [w:] *XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście: przestrzeń publiczna miasta*, red. I. Jażdżewska, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kaszowska B., Pukowska-Mitka M., Runge J., 1992, *Wybrane aspekty rozwoju układu osadniczego woj. katowickiego w latach 1885–1982*, [w:] *Wybrane zagadnienia z geografii społeczno-ekonomicznej*, z. 1, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Sosnowiec.
- Köhler R., 1915, *Adressbuch Oberschlesien, Russisch-Polen, Ost-Schlesien 1914/1915*, Neumanns Stadtbuchdruckerei, Gliwicz.
- Krzysztofik R., 2004, *Miasta-wrota. Zarys teorii i przegląd badań*, „Czasopismo Geograficzne”, z. 3.
- Krzysztofik R., 2006, *Proces umiastowienia obszaru współczesnego Sosnowca i jego efekty*, „Rocznik Sosnowiecki”, t. 15: *Oblicza miasta*, red. T. Jankowski.
- „Kuryer Śląski”, 11 grudnia 1913 r., nr 286.
- „Kuryer Śląski”, 28 marca 1913 r., nr 71.
- „Kuryer Śląski”, 29 sierpnia 1913 r., nr 200.
- „Kuryer Śląski”, 5 grudnia 1913 r., nr 282.
- „Kuryer Śląski”, 6 lipca 1913 r., nr 154.
- „Kuryer Śląski”, 6 marca 1913 r., nr 54.
- „Kuryer Śląski”, 9 września 1913 r., nr 209.
- Martinez O.J., 1994, *Border People: Life and Society in the U.S. – Mexico Borderlands*, University of Arizona Press, Tucson.
- Oberschlesisches Handels-Adressbuch. Herausgegeben unter Benutzung des amtlichen Materials der Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln*, 1914, Kattowitz-Breslau-Leipzig-Berlin.
- Pytel S., Sitek S., 2012, *Granica – stymulanta czy bariera rozwoju lokalnego?*, [w:] *Perspektywy rozwoju regionalnego Polski w okresie programowania po 2013 r.*, cz. 2, red. A. Harańczyk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa.
- Rykiel Z., 1991, *Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – PAN, Wrocław.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, *Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Sulik A., 1971, *Wpływ przemysłu i położenia granicznego na rozwój przestrzenny Mysłowic w XIX i początkach XX wieku*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej” (Katowice), nr 41(1).
- Sulik A., 1988, *Funkcje i specyfika rozwoju miasta nadgranicznego (na przykładzie Mysłowic)*, [w:] *Miasta w ciągu wieków. Wybrane przykłady*, red. S. Michalkiewicz, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Sulik A., 2007, *Historia Mysłowic do 1922*, Urząd Miasta, Mysłowice.

MIĘDZYNARODOWA RANGA MYŚLOWIC W 1913 R. JAKO WYRAZ CENTRALNYCH FUNKCJI GRANICZNYCH

STRESZCZENIE: Celem artykułu jest ukazanie historycznego znaczenia Mysłowic na arenie międzynarodowej jako centralnego ośrodka ruchu granicznego. Poprzez analizę archiwalnego planu miasta i źródeł historycznych odtworzono bazę instytucjonalną Mysłowic w 1913 r., a następnie dokonano selekcji działalności gospodarczych bezpośrednio związanych z funkcją graniczną. Rozwój gospodarczo-społeczny miasta dokonywał się na tle ówczesnego podziału politycznego Europy, a zróżnicowanie ekonomiczne między zaborami zadecydowało o wykreowaniu Mysłowic jako swoistych „wrót” handlowo-emigracyjnych. Nadgraniczne położenie na styku trzech cesarstw oraz rozwój kolei żelaznej wpłynęły na ukształtowanie się specyficznej przestrzeni funkcjonalnej miasta, z dominacją działalności związanych z handlem hurtowym, transportem, spedycją, gastronomią oraz usługami noclegowymi.

SŁOWA KLUCZOWE: Mysłowice, miasta-wrota, funkcje graniczne, emigracja zarobkowa, Kąt Trzech Cesarstw