

Adrianna Brechelke-Wojtczak

Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej

ORCID: 0000-0002-3921-6277

Transformacja struktury miejskiej Kołobrzegu pod wpływem kolei. Problemy przestrzenne i plany integracji tkanki urbanistycznej

<https://doi.org/10.26881/porta.2025.24.05>

Keywords: historical urban structure, urban transformation, Kołobrzeg, spatial planning, urban development

Słowa kluczowe: historyczna struktura urbanistyczna, transformacja urbanistyczna, Kołobrzeg, planowanie przestrzenne, rozwój miast

The Transformation of Kołobrzeg's Urban Structure under the Influence of the Railway: Spatial Challenges and Plans for Urban Integration Abstract

The spatial structure of Kołobrzeg, shaped over centuries under the influence of changing economic, military, and administrative conditions, has developed into three functionally and morphologically distinct districts. Starting in the Middle Ages, when the city emerged as a center for salt trade and a river port at the mouth of the Parsęta River, Kołobrzeg repeatedly transformed its urban form. A turning point in the development of Kołobrzeg's urban layout came in the second half of the 19th century, when, following the demolition of fortifications, intensive expansion of the city toward the coast began. This process was also influenced by the emergence of the spa function, initiated with the establishment of a seaside resort. In 1859, the opening of the railway station and the newly constructed railway line marked a pivotal moment in the city's history, facilitating the concurrent development of the port, the spa district, and the historic old town. However, the railway line, routed for strategic and topographical reasons between the historic city center and the emerging spa district, created a lasting spatial barrier. It effectively divided the city, isolating the port and old town from the coastal spa zone, and generating a functional conflict within the urban fabric. This division resulted in a persistent disjunction in both function and transportation, which continues to shape the city's

spatial dynamics. Article analyzes the impact of the introduction of the railway to Kołobrzeg in 1859 on the shaping of the urban space. Despite numerous attempts to revise the urban layout both in the interwar and postwar periods, none of the proposed concepts were fully implemented, and the problem of structural disharmony persists to this day.

Streszczenie

Struktura przestrzenna Kołobrzegu, rozwijana przez wieki pod wpływem zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, militarnych i administracyjnych, wykształciła się w postaci trzech funkcjonalnie i morfologicznie odrębnych dzielnic. Od średniowiecza, gdy miasto rozwinęło się jako ośrodek handlu solą i port rzeczny u ujścia Parsęty, Kołobrzeg wielokrotnie przekształcał swoją formę urbanistyczną. Przełomowym momentem w rozwoju przestrzennym miasta była druga połowa XIX w., kiedy po zburzeniu fortyfikacji rozpoczęła się intensywna ekspansja w kierunku wybrzeża. Na ten proces wpłynęło również pojawienie się nowej funkcji wynikającej z powstania nadmorskiego kurortu. Otwarcie dworca kolejowego i nowo wybudowanej linii kolejowej w 1859 r. stanowiło przełomowy moment w historii miasta, umożliwiając równoczesny rozwój portu, dzielnicy uzdrowskiej oraz historycznego starego miasta. Przebieg linii kolejowej, poprowadzonej ze względów strategicznych i topograficznych pomiędzy historycznym centrum a rozwijającą się dzielnicą uzdrowską, stworzył jednak trwałą barierę przestrzenną. Podzieliła ona miasto, izolując port i stare miasto od nadmorskiej strefy uzdrowskiej, co doprowadziło do powstania konfliktu funkcjonalnego w strukturze miejskiej. Ten podział doprowadził do utrzymującej się do dziś dysharmonii funkcjonalnej i komunikacyjnej, która wciąż kształtuje dynamikę przestrzenną Kołobrzegu. W artykule jest analizowany wpływ wprowadzenia kolei do Kołobrzegu w 1859 r. na kształtowanie przestrzeni miejskiej. Pomimo licznych prób rewizji układu urbanistycznego zarówno w okresie międzywojennym, jak i powojennym żadna z proponowanych koncepcji nie została w pełni zrealizowana, a problem strukturalnej dysharmonii utrzymuje się do dziś.

Struktura przestrzenna Kołobrzegu kształtowała się na przestrzeni wieków pod wpływem zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, militarnych i administracyjnych. Począwszy od średniowiecza, gdy miasto rozwinęło się jako ośrodek handlu solą i port rzeczny u ujścia Parsęty, Kołobrzeg wielokrotnie był poddawany przekształceniom urbanistycznym. Stałym elementem tej struktury był podział na port i stare miasto, stanowiące dwie odrębne dzielnice powiązane siecią funkcjonalnych i przestrzennych zależności. Przez stulecia wykształcił się podział na dominujące funkcje administracyjno-mieszkalne

oraz portowe. Ze względu na strategiczne położenie Kołobrzegu jego rozwój przestrzenny był początkowo ograniczany przez system umocnień, najpierw w formie murów miejskich, a następnie poprzez twierdzę. Przełom w kształtowaniu układu urbanistycznego Kołobrzegu nastąpił w drugiej połowie XIX w., kiedy po rozbiórce fortyfikacji rozpoczęła się intensywna rozbudowa miasta w kierunku nadmorskim. Wpływ na ten proces miał rozwój funkcji uzdrowskiej, zapoczątkowany powstaniem nadmorskiego kurortu. Rok 1859 przyniósł także otwarcie dworca kolejowego wraz z nowo wybudowaną linią kolejową. Umożliwiło to jednoczesny rozwój portu, uzdrowiska i starego miasta, jednak przebieg linii kolejowej, poprowadzonej ze względów strategicznych i topograficznych między historycznym centrum a rozwijającym się uzdrowiskiem, stworzył trwałą barierę przestrzenną. Linia ta przecięła miasto, odgradząc port i stare miasto od nadmorskiej strefy uzdrowskiej. Spowodowała też kolizję funkcjonalną w przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w rejonie portu, który z czasem zaczął być stopniowo wchłaniany przez kurort. Doprowadziło to w konsekwencji do trwałego zgrzytu funkcjonalno-komunikacyjnego.

W artykule przeanalizowano przyczyny dysharmonii przestrzennej oraz jej wpływ na dalszą transformację urbanistyczną Kołobrzegu. Szczególną uwagę poświęcono działaniom korekcyjnym, podejmowanym w celu integracji oddzielonych dzielnic oraz harmonizacji struktury funkcjonalnej i przestrzennej miasta. Celem artykułu jest przede wszystkim analiza problemów przestrzennych wynikających z rozwoju infrastruktury kolejowej, stanowiącej ważny czynnik w procesie kształtowania struktury urbanistycznej Kołobrzegu. Badanie ma również na celu zdiagnozowanie wpływu rozwoju sieci transportowej na kształtowanie się przestrzeni miejskiej oraz zidentyfikowanie i interpretację prób korekty układu przestrzennego podejmowanych w kolejnych etapach rozwoju miasta.

Zakres badań obejmuje analizę procesów urbanistycznych i przestrzennych zachodzących w Kołobrzegu, ze szczególnym uwzględnieniem momentu wprowadzenia kolei w XIX w. do połowy XX w. Artykuł koncentruje się na identyfikacji skutków przestrzennych wynikających z niekorzystnego przebiegu torowiska kolejowego, w tym utrwalenia barier komunikacyjnych i wizualnych w strukturze miasta. Zakres obejmuje również analizę projektów urbanistycznych, których celem było ograniczenie lub likwidacja powstałej dysharmonii przestrzennej, w szczególności planów z lat 1906, 1951 i 1955. Badania obejmują zatem zarówno diagnozę historycznych uwarunkowań morfologicznych miasta, jak i ocenę konsekwencji dawnych decyzji planistycznych. Wykonano je przy użyciu metody analizy historyczno-architektoniczno-urbanistycznej opartej na identyfikacji i interpretacji procesów przestrzennych. Jej podstawę stanowiły źródła kartograficzne i archiwalne obejmujące historyczne plany, mapy czy opracowania planistyczne. Uzupełnieniem badań była metoda studiów porównawczych polegająca na zestawieniu struktury przestrzennej

z różnych okresów historycznych. Końcowym etapem była ocena skutków dawnych decyzji urbanistycznych. Należy podkreślić, że tematyka niniejszego artykułu stanowi jedynie fragment znacznie szerszego zagadnienia, jakim jest rozwój przestrzenny Kołobrzegu¹. Niniejsze opracowanie koncentruje się więc na wybranym aspekcie tego procesu – obszarze związanym z infrastrukturą kolejową, który mimo pozornego ograniczenia przestrzennego wywarł istotny wpływ na całościową strukturę urbanistyczną Kołobrzegu.

Powstanie Kołobrzegu jako stolicy Pomorza Środkowego wiąże się z rozpoczętą w średniowieczu eksploatacją salin oraz handlem solą, prowadzonym z wykorzystaniem dróg wodnych zarówno na północ, przez Morze Bałtyckie, jak i w głąb lądu, wzdłuż Parsęty, z połączeniem z Notecią i Wartą. Uzupełnieniem szlaków rzecznych była droga lądowa prowadząca w kierunku Wielkopolski i Śląska, a więc terenów kształtującego się w X w. państwa polskiego². We wczesnym średniowieczu kołobrzezski gród był silnie ufortyfikowaną osadą zlokalizowaną na terenie dzisiejszego Budzistowa, około 4 km od ujścia Parsęty. Chroniony bagnistym otoczeniem i drewniano-ziemnym wałem o konstrukcji wskazującej na wpływy wielkopolskie pełnił funkcję ważnego ośrodka administracyjnego, handlowego i obronnego. Strategiczne położenie oraz rozwój sieci podgrodzi wskazują na rosnące znaczenie grodu, który w X w. został wcielony do państwa Piastów³. Już od początku istnienia grodu w Kołobrzegu wykształcił się wyraźny podział funkcjonalny na obszary handlu, rzemiosła, mieszkalnictwa i rybołówstwa. Ta struktura została utrwalona w późniejszej tkance miejskiej. W 1255 r. lokowano miasto bliżej portu i salin, w miejsce istniejącego już wcześniej ośrodka rybacko-handlowego⁴. Nowa lokalizacja zapewniła lepsze połączenie z portem i salinami. Struktura średniowiecznego Kołobrzegu przyjęła formę zbliżoną do elipsy z regularną, prostokątną siatką

¹ Autorka podejmowała w swoich wcześniejszych publikacjach problematykę przemian urbanistycznych oraz kształtowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta: Adrianna Brechelke, Hanna Grzeszczuk-Brendel, *Functional and spatial structure of Kołobrzeg: history, present, future*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2024, t. 52, nr 2; Adrianna Brechelke, *Historyczna przestrzeń miejska w Kołobrzegu jako punkt wyjścia dla koncepcji powojennej odbudowy. Relacje między kreacją przestrzeni, historią i polityką*, praca doktorska napisana pod kier. Hanny Grzeszczuk-Brendel, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, Politechnika Poznańska, Poznań 2025; Adrianna Brechelke, Piotr Marciniak, *Powojenna odbudowa Kołobrzegu na tle historycznej przestrzeni miejskiej. Relacje między polityką, kreacją i konserwacją*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2024, nr 80, s. 42–59.

² Maciej Gibczyński, *Karta Ewidencji Zabytku Nieruchomego. Stare miasto – układ przestrzenny*, 2010, Archiwum NID, https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-277274/dokumenty/PL.1.9.ZI-POZ.NID_N_32_EN.479560/4 [dostęp: 16.01.2025].

³ Henryk Kondziela, *Studium historyczne – funkcje i rozwój przestrzenny miasta Kołobrzegu*, 1954, Archiwum WKZ w Koszalinie.

⁴ Hieronim Kroczyński, *Funkcje i rozwój przestrzeni miasta Kołobrzegu*, 1965, Archiwum WKZ w Koszalinie.

ulic opartą na prawie lubeckim, wzorowaną na miastach hanzeatyckich⁵. Centralny punkt stanowił plac rynkowy z ratuszem, wokół którego koncentrowały się budynki o funkcjach administracyjnych, mieszkalnych, rzemieślniczych oraz handlowych. Wzdłuż Parsęty rozwijał się port z dzielnicą rybacką, targiem rybnym oraz salinami. Miasto otaczały mury obronne z fosą i basztami, a przez bramy miejskie przebiegały główne szlaki komunikacyjne łączące port, stare miasto i przedmieścia, tworzące luźniejszą, nieregularną zabudowę.

W XVII w. w wyniku wojen i rosnącego znaczenia militarnego Kołobrzeg przekształcono w twierdzę otoczoną bastionowymi fortyfikacjami, których budowę rozpoczęli Szwedzi w 1628 r. Miasto zostało wyposażone w system bastionów, lunet oraz redut, które tworzyły pierścień obronny, sukcesywnie rozbudowywany na przestrzeni następnych dwóch wieków. Doprowadziło to do utrwalenia kształtu i wymiarów starego miasta, blokując dalszą ekspansję i ograniczając rozbudowę przedmieść. Od lokacji do początków XIX w. strukturę funkcjonalną Kołobrzegu wyznaczały więc dwa główne punkty – zmilitaryzowany port i saliny⁶ oraz centralna, również ufortyfikowana część miasta stanowiąca obszar administracyjno-mieszkaniowy⁷. Rozległe umocnienia zablokowały naturalną ekspansję przestrzenną Kołobrzegu do czasu ich rozbioru w 1872 r., a zewnętrzny, częściowo zalesiony pas przyforteczny objęto zakazem zabudowy jako tereny zalewowe w przypadku oblężenia miasta⁸. Oprócz obszaru staromiejskiego istotną rolę odgrywał również port. Zmieniała się ona jednak w zależności od koniunktury gospodarczej: handel solą i rybołówstwo traciły swe międzynarodowe znaczenie, a z kolei obecność wojska związana z fortyfikacjami sprzyjała rozwojowi stoczni i urządzeń portowych oraz włączaniu ich w system obronny Kołobrzegu⁹.

W początkach XIX w. strukturę przestrzenną Kołobrzegu wzbogacił kolejny element: obok portu i starego miasta powstawał od 1841 r. nadmorski

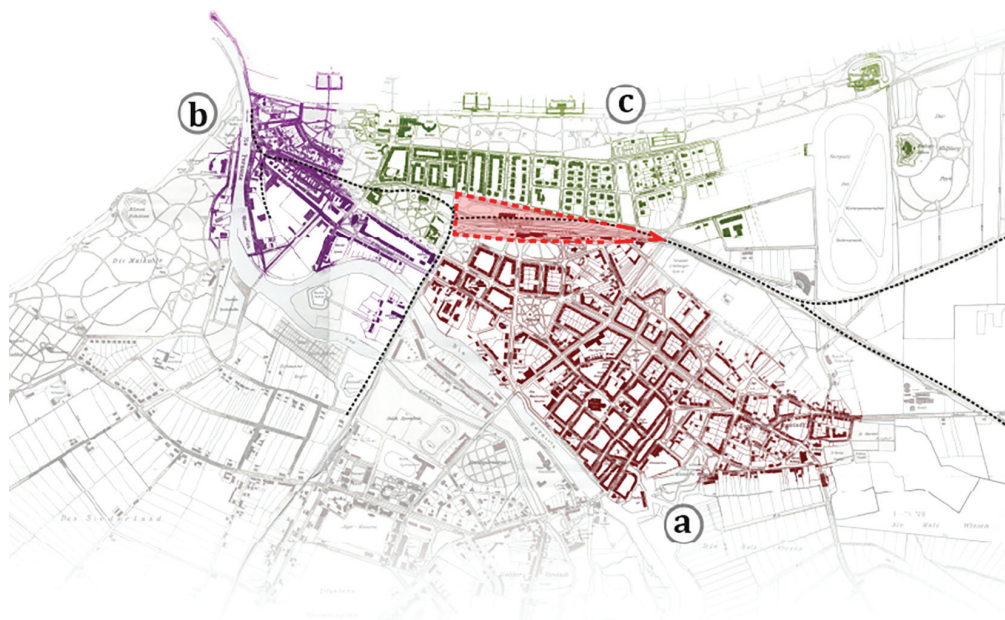
⁵ Gibczyński, *Karta Ewidencji Zabytku Nieruchomego...*

⁶ Eksploatacja salin oraz handel morski zostały szczegółowo opisane przez Henryka Lesińskiego: Henryk Lesiński, *Pod przewagą feudalnego państwa zachodniopomorskiego* [w:] *Dzieje Kołobrzegu*, red. Henryk Lesiński, Kołobrzeg 1965, s. 54–76. Dodatkowo zagadnienia te poruszano znacznie wcześniej, w 1892 r. przez Hermanna Cramera w: Hermann Cramer, *Zur Geschichte der Saline zu Kolberg und ein Gutachten A. von Humboldt gegen Ende des 18 Jahrhunderts*, Halle 1892.

⁷ Brechelke, Grzeszczuk-Brendel, *Functional and spatial structure of Kołobrzeg...*, s. 117.

⁸ Hieronim Kroczyński, *Relikty nowożytnej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne” 1979, t. 9, s. 93–112. Batardeau powstało w połowie XVII w. Pełniło funkcję głównej grodziny na Parsęcie. Spiętrzano nim wodę poprzez napełnianie kanałów otaczających twierdzę. Dodatkowo obiekt zawierał galerię ze strzelnicami działowymi i szczelinowymi.

⁹ Radosław Gaziński, *Zarys dziejów portu kołobrzesckiego w XVI–XVIII wieku*, „Studia Maritima” 2017, t. 30, s. 23–39.



Il. 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Kołobrzegu. Opracowanie własne na podstawie http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Ostseebad_KOLBERG_4K_1929.jpg

- a: Stare miasto (w kolorze brązowym)
- b: Port (w kolorze fioletowym)
- c: Uzdrowisko (w kolorze zielonym)

kurort¹⁰. Został on zlokalizowany bezpośrednio w pasie nadmorskim, poza zasięgiem fortyfikacji, początkowo bez bezpośrednich powiązań z pozostałymi terenami miasta (il. 1). Rozwój dzielnicy rozpoczął się wraz z wykupieniem i modernizacją warzelnii soli przez rząd pruski oraz zainteresowaniem króla Fryderyka Wilhelma III leczniczymi właściwościami nadmorskiego klimatu i chęcią utworzenia królewskich zakładów kąpielowych. Mieszczanie i rybacy zaczęli poświęcać coraz więcej uwagi nowym możliwościom, rozbudowywać swoje domy oraz budować obiekty gastronomiczne przy morzu. Zasłonięte wydmy, parterowe, kryte strzechą chaty rybackie powiększono o dodatkowe piętra z pokojami dla gości oraz łazienkami do kąpieli w wodzie morskiej. W 1825 r. komendant twierdzy podjął decyzję o utworzeniu osobnych kąpielisk dla kobiet i mężczyzn, zgodnie z ówczesnymi normami społecznymi. Pierwszy zakład kąpeli solankowych w Kołobrzegu otworzono w 1830 r. dzięki Gottliebowi Kreutelowi, który rozbudował swój dom, tworząc 12 kabin kąpie-

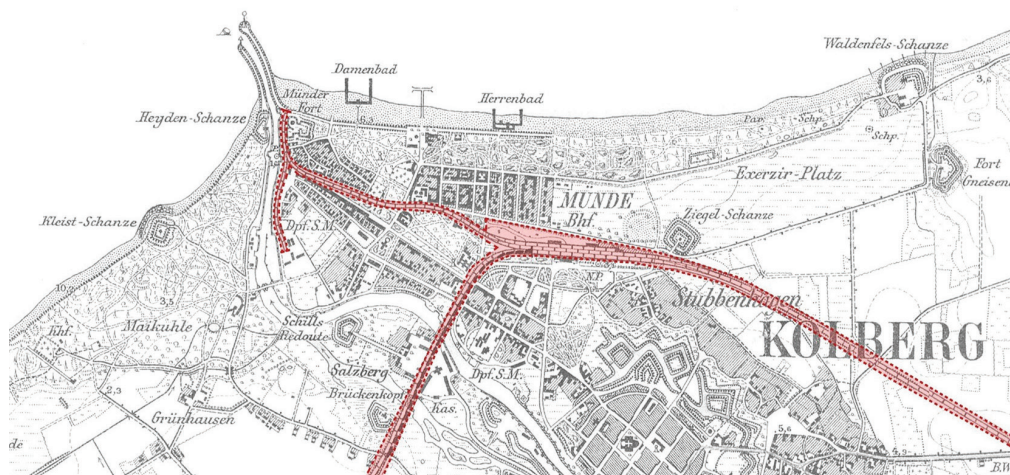
¹⁰ Roman Heider, Kierzek Andrzej, Laber Wojciech, Kotula Jacek, *Nieco o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska – od przeszłości do teraźniejszości*, „Otolaryngologia – Przegląd Kliniczny” 2019, t. 18, nr 3–4, s. 94–100.

lowych i rozpoczynając zorganizowaną działalność uzdrowiskową¹¹. W 1841 r. powstało pierwsze sanatorium prowadzone przez doktora Moritza Behrenda oraz Dom Konwersacyjny z salą spotkań i restauracją. W połowie XIX w. wytyczono nową oś miejską Schillstrasse (obecną ulicę Mickiewicza), przy której zbudowano charakterystyczną restaurację nazwaną Strandschloss. Od tego momentu dzielnica uzdrowiskowa przechodziła gwałtowne przemiany przestrzenne i rozwijała się wzdłuż wybrzeża zgodnie z pozwoleniem i wytycznymi Ministerstwa Wojny¹². Uzdrowisko powstawało z dbałością o szczegóły uwzględniające nowe przestrzenie rekreacyjne, promenady, parki i skwery. Do połowy lat sześćdziesiątych XIX w. rozwój uzdrowiska koncentrował się na terenach położonych na wschód od Schillstrasse. Rozmieszczenie zabudowy wynikało z przebiegu istniejących dróg, a zagospodarowanie przestrzenne musiało uwzględniać obecność linii kolejowych, które wytyczono za zgodą komendantury twierdzy. Linie te prowadziły do portu, przecinając dzielnicę Panewniki oraz rozwijającą się strefę uzdrowiskową.

Otwarcie dworca kolejowego w 1859 r. było ważnym wydarzeniem nie tylko z punktu widzenia rozwoju przestrzennego Kołobrzegu, lecz także ze względów gospodarczych. Kolej żelazna umożliwiła sprawniejszą komunikację i wymianę towarów z dynamicznie rozwijającym się portem, a także ułatwiła transport kuracjuszy do rosnącego w siłę uzdrowiska. Lokalizacja linii nie była przypadkowa, a podyktowana uwarunkowaniami przestrzennymi. Od północy przebiegał park, dzielnica uzdrowiskowa oraz elementy twierdzy uniemożliwiające poprowadzenie torów w tym kierunku. Od południa znajdował się rdzeń twierdzy, co wymuszało przesunięcie linii kolejowej. Południowe tereny miasta były z kolei bagniste i torfowe, co również wykluczało ich wykorzystanie. Ponieważ port znajdował się na prawym brzegu Parsęty, nie było też możliwości poprowadzenia torów po przeciwnej stronie rzeki. W rezultacie linię kolejową z Koszalina do Kołobrzegu poprowadzono nieco na północ od twierdzy, przecinając strefę pomiędzy dzielnicą uzdrowiskową a starym miastem. Dalej linia rozdzielała się: jedna nitka prowadziła na zachód, w stronę portu, aż do fortu Münde (dzisiejszej latarni morskiej), skąd kierowano się na rozwidlenie prowadzące bezpośrednio do portu. Druga nitka biegła od dworca na południe, w stronę Szczecina, przebiegając przez teren dawnych salin (Il. 2). Dworzec ulokowano centralnie, niemal na styku trzech dzielnic. Rozwiązanie to zapewniało dogodny dostęp do każdej części miasta. Linia kolejowa utrwaliła tym samym naturalny podział pomiędzy wcześniej niezależnie rozwijającymi się dzielnicami: portem, uzdrowiskiem i starym miastem.

¹¹ Hieronim Kroczyński, *Jedenaste wieków Kołobrzegu. Zapiski kronikarskie*, Kołobrzeg 1996, s. 145.

¹² *Ibidem*, s. 169.



Il. 2. Bieg linii kolejowej w Kołobrzegu. Opracowanie własne na podstawie Systemu Informacji Przestrzennej Kołobrzegu (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

Do lat siedemdziesiątych XIX w. struktura przestrzenna Kołobrzegu opierała się na wspomnianych trzech odrębnych dzielnicach, które funkcjonowały niezależnie, lecz były ze sobą powiązane komunikacyjnie i funkcjonalnie. Dzielnicą portową i uzdrowiskową rozwijały się dynamicznie, podczas gdy stare miasto ze względu na otaczający je pierścień fortyfikacji aż do 1872 r. pozbawione było większych przekształceń przestrzennych. Decyzja o likwidacji twierdzy zapoczątkowała intensywną ekspansję urbanistyczną miasta w kierunku północnym i zachodnim, której celem było scalenie dotychczas rozdzielonych dzielnic. Dynamiczny rozwój śródmieścia opierał się na wykorzystaniu istniejących traktów oraz na stopniowym przekształcaniu linii dawnych fortyfikacji. Plany urbanistyczne z drugiej połowy XIX w. precyzyjnie dokumentują ten proces. Prace w 1872 r. rozpoczęto od rozbioru umocnień w rejonie dawnej Bramy Münde, w zachodniej części Starego Miasta. Przedłużono wówczas ulicę Münde Strasse (obecnie ul. Armii Krajowej) w kierunku portu oraz wytyczono równoległą do niej Victoriastrasse (obecnie ul. Zwycięzców), również prowadzącą do portu (Il. 3). Od 1873 r. rozpoczęto systematyczne zasypywanie rowów fortecnych. Dzięki temu możliwe było wytyczenie nowych ulic oraz budowa śródmieścia. Działania koncentrowano początkowo na zachodniej części miasta, co umożliwiło poszerzenie oraz przedłużenie istniejącej średniowiecznej ulicy łączącej śródmieście z dzielnicą portową. Sieć komunikacyjną uzupełniono o ulicę Geheimrat Reinke Allee (obecnie Aleja Kolejowa i ul. Solna), biegnącą wzdłuż torów kolejowych, oraz prostopadłą do niej Wilhelmstrasse (obecnie ul. Dworcowa). Układ tych czterech głównych arterii, podporządkowany przebiegowi linii kolejowej, określił strukturę



Il. 3. Układ wytyczonych ulic wraz z połączeniem z dworcem w okresie rozbiórki fortyfikacji. Opracowanie własne na podstawie Systemu Informacji Przestrzennej Kołobrzeg (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

- a: Brama Münde
- b: Münde Strasse (obecnie ul. Armii Krajowej)
- c: Victoriastrasse (obecnie ul. Zwycięzców)
- d: Geheimratstrasse (obecnie Aleja Kolejowa i ul. Solna)
- e: Wilhelmstrasse (obecnie ul. Dworcowa)

urbanistyczną zachodniej części śródmieścia, wyznaczając kierunki dalszego rozwoju oraz podział przestrzeni miejskiej na kwartały (Il. 3). Linia kolejowa zdeterminowała więc kształt tej części miasta i wyznaczyła granicę rozwoju śródmieścia.

Kolejnym etapem prac była rozbiórka fortyfikacji północnych, z wyjątkiem narożnego bastionu Preussen oraz sąsiadującej z nim lunety Münde. Do 1900 r. zlikwidowano ostatnie fragmenty murów w rejonie Wallstrasse i Kummertstrasse (obecnie ul. Łopuskiego i aleja św. Jana Pawła II). Linia dawnych fortyfikacji nadała kształt północnej i północno-wschodniej części śródmieścia oraz wyznaczyła główne arterie w tkance. Łączyły one rozwijające się dawne przedmieścia z dworcem i przedłużały wspomnianą już Victoriastrasse łączącą śródmieście z dzielnicą portową i uzdrowską. Plan miasta z 1890 r. obrazuje subtelny integrację starego miasta i śródmieścia z dzielnicą portową. Mimo przecinającej obszar linii kolejowej nie doszło tu do przerwania ciągłości urbanistycznej. Rozwijająca się tkanka miejska naturalnie

kontynuowała układ przestrzenny, tworząc kolejne kwartały (Il. 4). W czytelny sposób rozwiązano również połączenie z dworcem. Jedynym niepowiązanym urbanistycznie obszarem pozostała część uzdrowskowa, dla której wówczas nie wyznaczono bezpośredniego połączenia ze śródmieściem.

Wraz z rozwojem tkanki śródmiejskiej pojawiły się nowe powiązania przestrzenne, mające na celu integrację obszaru dworca i zrównoważenie barierowego oddziaływania torów kolejowych, które wyraźnie oddzielały uzdrowsko od pozostałej części Kołobrzegu. Kluczowym miejscem próbującym scalić uzdrowsko ze śródmieściem był plac dworcowy, połączony z sąsiadującym Parkiem Teatralnym. Układ jego alei kierował pieszych w stronę głównej osi uzdrowska Schillstrasse. Pozostałe ulice, powstałe w wyniku dalszej likwidacji fortyfikacji, również ukierunkowane były na wzmacnianie tych powiązań. Ważną rolę odegrał także Kaiser Platz (obecnie plac 18 Marca), który po rozbudowie śródmieścia kierował główny ruch w stronę uzdrowska poprzez



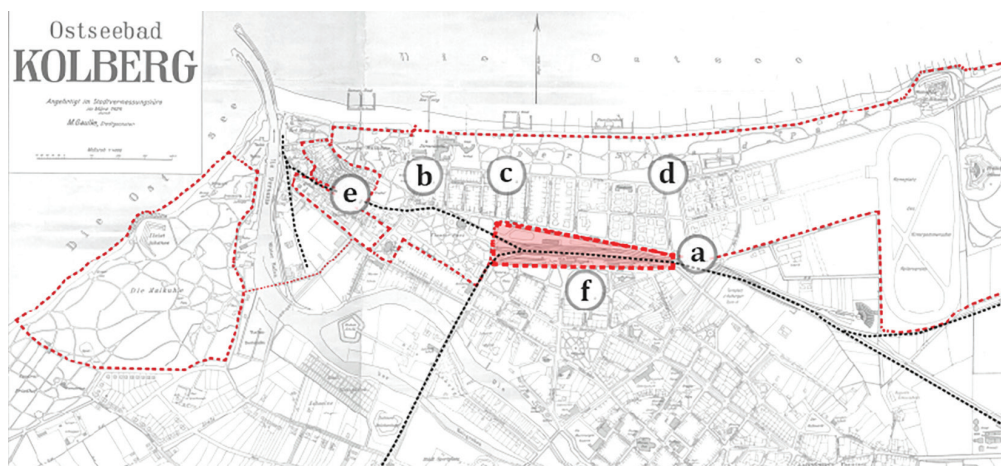
Il. 4. Układ wytyczonych ulic i kwartałów wraz z połączeniem z dworcem po rozbiórce fortyfikacji. Opracowanie własne na podstawie Systemu Informacji Przestrzennej Kołobrzegu (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

a: Wallstrasse i Kummertstrasse (obecnie ul. Łopuskiego i aleja św. Jana Pawła II)

b: Victoriastrasse (obecnie ul. Zwycięzców)

c: Wilhelmstrasse (obecnie ul. Dworcowa)

d: Kaiser Platz (obecnie plac 18 Marca)



Il. 5. Struktura urbanistyczna dzielnicy uzdrowiskowej. Opracowanie własne na podstawie Systemu Informacji Przestrzennej Kołobrzegu (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

- a: Ziegelstrasse (obecnie ul. Norwida)
- b: Schillstrasse (obecnie ul. Mickiewicza)
- c: Zabudowa zwarta
- d: Zabudowa willowa
- e: Ekspansja na tereny portowe
- f: Dworzec kolejowy

Victoriastrasse (Il. 4). Trasa ta prowadziła przez wspomniane już tereny parkowe do głównych punktów uzdrowiska.

Rozwój uzdrowiska jeszcze w okresie istnienia fortyfikacji sprawił, że nie wykształciła się jedna, czytelna oś łącząca śródmieście z kurortem. Taką osią mogła stać się Ziegelstrasse (obecnie ul. Norwida), jednak budowa dworca przerwała jej ciągłość (Il. 5). Dynamicznie rozwijające się w kierunku wschodnim uzdrowisko doprowadziło do powstania nowych kwartałów sięgających w prostej linii do granic starego miasta. Większość ulic została poprowadzona prostopadłe do morza i w kierunku miasta, tworząc długie prostokątne kwartały obsadzone szpalerami drzew. Od strony Schillstrasse graniczącej z portem dominowała zwarta zabudowa z wewnętrznymi dziedzińcami kamienic, w których mieściły się pensjonaty i uzdrowiska, a ich dolne kondygnacje pełniły funkcję usługową i rekreacyjną. Kolejne, późniejsze kwartały, rozbudowywane na wschód od portu charakteryzowały się luźniejszą zabudową i większą regularnością form architektonicznych. Budynki miały otwarte, wspólne dziedzińce i przedogródki, a ich atrakcyjność podnosiły szpalery drzew wzdłuż ulic. Najdalej na wschód powstawały wolnostojące i bliźniacze wille, budowane w stylu architektury kurortowej, popularnej wówczas na wybrzeżu

Morza Północnego i Bałtyku¹³. W konsekwencji były to przestrzenie komunikacyjnie niepowiązane z tkanką śródmiejską (Il. 5). Prawdopodobnie właśnie ze względu na kolizyjność układu kolejowego i wynikające z niej problemy komunikacyjne pod koniec XIX w. zdecydowano się na ekspansję budynków uzdrowiskowych w rejon bliższy portu. Część mieszkalna portu oraz tereny graniczące z uzdrowiskiem zostały przeznaczone na budowę dużych ośrodków sanatoryjnych i hoteli. Ich odległość od dworca kolejowego, stanowiącego ówczesnie główny środek transportu, była znacznie mniejsza niż w przypadku wolnych terenów we wschodniej części uzdrowiska (Il. 5). Wobec kurczącej się dostępności terenów pojawiła się konieczność wdrożenia alternatywnych rozwiązań urbanistycznych.

Na początku XX w. podjęto działania mające na celu korektę istniejącej struktury urbanistycznej Kołobrzegu. Plan z 1906 r. przedstawiał koncepcję rozwoju przestrzennego zakładającą integrację dzielnicy uzdrowiskowej ze śródmieściem poprzez zmianę przebiegu linii kolejowych (Il. 6). Proponowano zastąpienie dotychczasowej nitki prowadzącej do portu nową trasą, biegnącą po zachodniej stronie miasta, wzdłuż lewego brzegu Parsęty. Plan przewidywał również przeniesienie dworca kolejowego na wschód i przekształcenie go w dworzec czołowy, co umożliwiłoby likwidację torowiska dzielącego miasto na dwie części. Dzięki temu możliwe było powiązanie ulic śródmieścia z willową częścią uzdrowiska oraz utworzenie nowych kwartałów we wschodniej części kurortu, zintegrowanych z istniejącym układem parkowym (Il. 6). Nowa lokalizacja dworca, bliższa placowi rynkowemu, zapewniała z kolei lepsze skomunikowanie ze starym miastem. Najważniejszą korzyścią wydaje się jednak usunięcie kolizji wynikającej z przebiegu przemysłowo-portowej linii kolejowej przez reprezentacyjne obszary uzdrowiska oraz wchłonięte przez kurort fragmenty terenów portowych. Nowatorskie założenie finalnie nie zostało zrealizowane, prawdopodobnie przez wybuch I wojny światowej.

Po I wojnie światowej znacznie zmniejszył się ruch turystyczny, na co również wpływ miało załamanie gospodarki osłabionej wojną. Odbudowa gospodarcza wiązała się z intensyfikacją prac w rejonie portu. Rozbudowa portowej infrastruktury i bocznic kolejowych stworzyła wyspecjalizowaną i nieco odseparowaną od miasta dzielnicę przemysłową, która przekroczyła granicę rzeki Parsęty i zaczęła się rozwijać na jej lewym brzegu. Wzrost znaczenia przemysłu portowego spowodował zwiększone zapotrzebowanie na mieszkania dla pracowników, czego efektem było powstawanie nowych kolonii mieszkaniowych po przeciwnej stronie miasta. Dzięki nowym bocznicom kolejowym

¹³ Por. Maria Wenzel, *Palasthotels in Deutschland. Untersuchungen zu einer Bauaufgabe im 19. und frühen 20. Jahrhundert* (Studien zur Kunstgeschichte 64), Hildesheim–Zürich–New York 1991; Wilhelm Schneider, Thomas Seegert, *Pommersche Bäderarchitektur. Entstehung und Entwicklung. Ostseebad Binz*, Gifhorn 2003; *Balnea. Architekturgeschichte des Bades*, hrsg. Stefan Grötz, Ursula Quecke, Marburg, 2006.



Il. 6. Koncepcja przebudowy śródmieścia i przeniesienia dworca kolejowego. Źródło: System Informacji Przestrzennej Kołobrzegu (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

ruch pociągów został częściowo wyprowadzony z dzielnicy uzdrowskiej, jednak zaplanowana wcześniej przebudowa nie została zrealizowana. Układ dworca wraz z torami stanowił wciąż przeszkodę w pełnej integracji śródmieścia z dzielnicą uzdrowską. Ten stan przetrwał do czasów II wojny światowej, podczas której dworzec wraz z infrastrukturą kolejową został doszczętnie zniszczony (Il. 7).

Do zagadnienia urbanistycznej korekty miasta powrócono w planach powojennej odbudowy. Kwestie dotyczące kształtowania przestrzennego miasta zostały podjęte już w 1946 r. w artykule w czasopiśmie „Dom Osiedle Mieszkanie”. Praca Józefa Różańskiego dotyczyła rozplanowania miasta, gdzie wskazywano na znaczące walory uzdrowskie Kołobrzegu oraz na potrzebę wyeksponowania trzech głównych części miasta: portu, starówki i dzielnicy uzdrowskiej¹⁴. Stare miasto, według koncepcji Różańskiego, miało zachować swoje funkcje administracyjne. Autor proponował także nową oś kompozycyjną, wzdłuż której planowano lokalizację budynków publicznych. Oś ta, biegnąca przez dzisiejszy Park 18 Marca, miała połączyć dworzec kolejowy

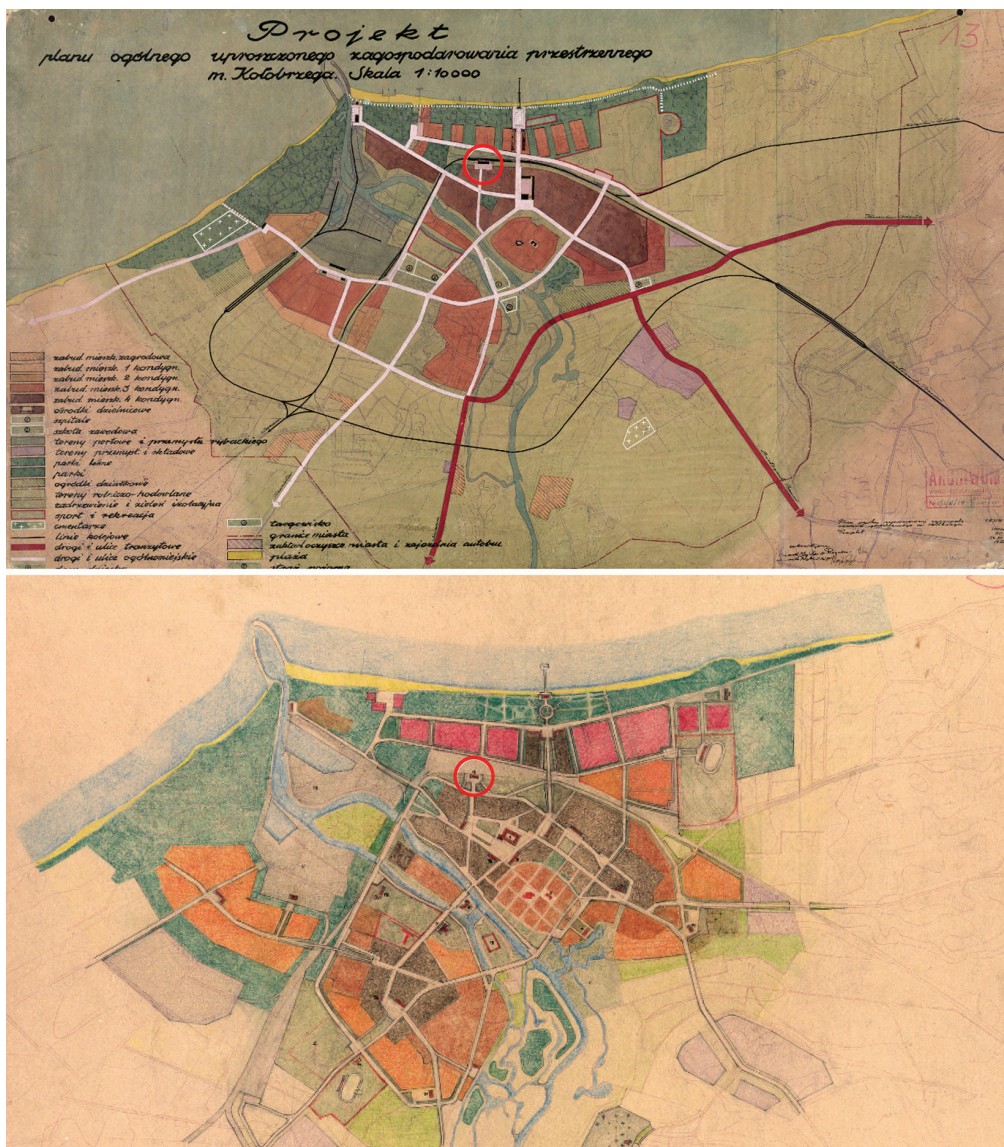
¹⁴ Stanisław Różański (podpisany jako Józef), *Wstępne zasady rozplanowania Kołobrzegu*, „Dom Osiedle Mieszkanie” 1946, nr 6–7, s. 11–15.



Il. 7. Zniszczenia wojenne w rejonie dworca. Zdjęcie lotnicze z 1951 r. Źródło: Archiwum Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie, nr. N33068-3/8243/8245

z przesuniętym na wschód centrum uzdrowiskowym, integrując w ten sposób starówkę z dzielnicą kuracyjną i tworząc bardziej spójną strukturę miejską.

W 1951 r. opracowano kolejny projekt zagospodarowania przestrzennego Kołobrzegu, który wyznaczał główne kierunki rozwoju miasta. Projekt ten częściowo opierał się na schemacie zaproponowanym przez Różańskiego w 1946 r. Powstał w kontekście realizacji planu sześcioletniego, skoncentrowanego na rozwoju przemysłu ciężkiego, co wpłynęło na nadanie miastu dwóch głównych funkcji: portowej (przemysłowej) i mieszkalnej. Funkcje te wyznaczały zasadniczy podział Kołobrzegu na dwie części. Tereny portowe oraz przemysł rybacki, zlokalizowany na lewym brzegu Parsęty, zostały rozbudowane w stosunku do stanu sprzed 1939 r. Dla zwiększenia funkcjonalności obszaru poprowadzono do niego linię kolejową, eliminując kolizyjny przejazd na styku uzdrowiska i śródmieścia. Część mieszkalno-administracyjna została zaprojektowana zgodnie z założeniami urbanistycznymi socrealizmu. Centrum miasta przeniesiono w okolice obecnego Parku 18 Marca, gdzie zaplanowano duży plac pełniący funkcje polityczno-kulturowe, tzw. ośrodek dzielnicowy. Plac ten wyznaczał pionową oś kompozycyjną, której jeden koniec prowadził do historycznego centrum, a drugi do szerokiego traktu defiladowego zakończonego



Il. 8–9. Plany Zagospodarowania Przestrzennego Kołobrzegu z 1951 i 1955 r. Źródło: System Informacji Przestrzennej Kołobrzegu (<http://gis.kolobrzeg.pl/>)

placem z wysuniętym w głąb morza mołem. Dworzec kolejowy pozostał na swoim miejscu i stanowił integralną część założenia, sytuując się w centrum ważnych punktów urbanistycznych miasta (Il. 8). Plan zagospodarowania przestrzennego z 1955 r., w odróżnieniu od wersji z 1951 r., zakładał integrację obszaru staromiejskiego ze śródmieściem. Przewidziano dla niego funkcje mieszkalne i administracyjne. W rejonie starówki i śródmieścia zredukowano

rozległe skwery, a tzw. ośrodek dzielnicowy przeniesiono w sąsiedztwo Parku 18 Marca, łącząc go z nowo wyznaczonym placem. W jego otoczeniu powstały budynki Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, dom towarowy, kino i hotel. Sam plac zlokalizowano w bliskiej odległości od dworca, co stworzyło bezpośrednie powiązanie przestrzenne między centrum a głównym punktem komunikacyjnym miasta. Dworzec, otoczony dwiema głównymi arteriami prowadzącymi do dzielnicy uzdrowskiej, lepiej wpisywał się w układ urbanistyczny, nie generując już kolizyjnych punktów przecięcia (Il. 9). Rozwiązanie to było zbliżone do koncepcji korekty z 1906 r., z tą różnicą, że nie zakładało przeniesienia stacji. Choć kolejne koncepcje urbanistyczne przewidywały duże zmiany w strukturze Kołobrzegu, finalnie nie zostały zrealizowane ze względu na priorytetową odbudowę gospodarczą. Plany zagospodarowania z 1951 i 1955 r. ukazują jednak, że centralna lokalizacja dworca była ważnym elementem nowo kreowanej struktury. Każda z koncepcji uwzględniała stację kolejową jako główny węzeł komunikacyjny i urbanistyczny. Potwierdza to również decyzja o przeniesieniu głównych placów miejskich, nowych centrów administracyjno-usługowych, w bezpośrednie sąsiedztwo dworca (Il. 8, Il. 9).

Struktura przestrzenna Kołobrzegu ewoluowała pod wpływem zmieniających się funkcji miasta: od twierdzy obronnej, przez ośrodek portowy, aż po uzdrowisko. Najbardziej dynamiczny rozwój przypadł na XIX w. Analiza rozwoju przestrzennego pozwoliła stwierdzić, że wprowadzenie kolei do tkanki urbanistycznej Kołobrzegu w 1859 r. było oprócz rozwoju uzdrowiska jednym z ważniejszych czynników w transformacji miasta w XIX w. Z jednej strony umożliwiło to rozwój gospodarczy spowodowany bezpośrednim połączeniem portu z zapleczem lądowym oraz napływem kuracjuszy. Z drugiej strony lokalizacja torowiska i dworca między śródmieściem a rozwijającym się kurortem doprowadziła do powstania trwałej bariery w strukturze, która zaważyła na dalszym rozwoju urbanistycznym miasta. Spowodowało to trwałe podział tkanki miejskiej oraz powstanie dysharmonii przestrzennej pomiędzy trzema głównymi strefami funkcjonalnymi: starym miastem, dzielnicą portową i uzdrowską. Zdiagnozowanym problemem była przede wszystkim bariera komunikacyjna i wizualna, jaką stało się torowisko izolujące port i dzielnicę uzdrowską od historycznego centrum. Podejmowane w kolejnych dekadach próby korekty układu przestrzennego miały na celu złagodzenie skutków tej izolacji. Pomimo tych założeń ograniczenia wynikające z historycznego przebiegu torowiska nie pozwoliły na pełne zniwelowanie barier przestrzennych i finalnie żadne z nich nie zostało w pełni zrealizowane. Skutkowało to trwałą dysharmonią przestrzenną zauważalną do dziś. Współcześnie ruch kolejowy został częściowo uspokojony. Z kolizyjnej nitki przy porcie korzysta się rzadko, a czasem wyłącznie w celach turystycznych. Pomimo wzmożonego ruchu pociągów wynikającego z rosnącej liczby turystów przestrzeń ta wciąż spełnia wymagania funkcjonalne i obsługuje miasto

zgodnie z przedwojennymi założeniami. Niemniej jednak obszar torowiska nadal stanowi fizyczną wyrwę w strukturze miejskiej, nie do końca zintegrowaną przestrzennie i pozbawioną walorów krajobrazowych. Zdiagnozowane problemy przestrzenne, będące konsekwencją rozwoju kolei w XIX w., pozostają w znacznej mierze aktualne, a przeprowadzone badania ujawniają potrzebę ich współczesnej reinterpretacji w planowaniu urbanistycznym ukierunkowanym na integrację rozdzielonych stref miasta i przywrócenie spójności jego tkance przestrzennej.

Bibliografia

Archiwalia:

Archiwum Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie
Zdjęcie lotnicze nr N33068-3/8243/8245.

Opracowania:

- Balnea. Architekturgeschichte des Bades*, hrsg. Stefan Grötz, Ursula Quecke, Marburg 2006.
- Brechelke Adrianna, Grzeszczuk-Brendel Hanna, *Functional and spatial structure of Kołobrzeg: history, present, future*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2024, t. 52, nr 2, s. 103–123.
- Brechelke Adrianna, *Historyczna przestrzeń miejska w Kołobrzegu jako punkt wyjścia dla koncepcji powojennej odbudowy. Relacje między kreacją przestrzeni, historią i polityką*, praca doktorska, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, Politechnika Poznańska, Poznań 2025.
- Brechelke Adrianna, Marciniak Piotr, *Powojenna odbudowa Kołobrzegu na tle historycznej przestrzeni miejskiej. Relacje między polityką, kreacją i konserwacją*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2024, nr 80, s. 42–59.
- Cramer Hermann, *Zur Geschichte der Saline zu Kolberg und ein Gutachten A. von Humboldt gegen Ende des 18. Jahrhunderts*, Halle 1892.
- Gaziński Radosław, *Zarys dziejów portu kołobrzeskiego w XVI–XVIII wieku*, „Studia Maritima” 2017, t. 30, s. 23–39.
- Heider Roman, Kierzek Andrzej, Laber Wojciech, Kotula Jacek, *Nieco o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska – od przeszłości do teraźniejszości*, „Otolaryngologia – Przegląd Kliniczny” 2019, t. 18, nr 3–4, s. 94–100.
- Kondziela Henryk, *Studium historyczne – funkcje i rozwój przestrzenny miasta Kołobrzegu*, 1954, Archiwum WKZ w Koszalinie.
- Kroczyński Hieronim, *Funkcje i rozwój przestrzeni miasta Kołobrzegu*, 1965, Archiwum WKZ w Koszalinie.

- Kroczyński Hieronim, *Jedenaście wieków Kołobrzegu. Zapiski kronikarskie*, Kołobrzeg 1996.
- Kroczyński Hieronim, *Relikty nowożytnej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne” 1979, t. 9, s. 93–112.
- Lesiński Henryk, *Pod przewagą feudalnego państwa zachodniopomorskiego* [w:] *Dzieje Kołobrzegu*, red. Henryk Lesiński, Kołobrzeg 1965, s. 54–76.
- Różański Stanisław (podpisany jako Józef), *Wstępne zasady rozplanowania Kołobrzega*, „Dom Osiedle Mieszkanie” 1946, nr 6–7, s. 11–15.
- Schneider Wilhelm, Seegert Thomas, *Pommersche Bäderarchitektur. Entstehung und Entwicklung. Ostseebad Binz*, Gifhorn 2003. Wenzel Maria, *Palasthotels in Deutschland. Untersuchungen zu einer Bauaufgabe im 19. und frühen 20. Jahrhundert* (Studien zur Kunstgeschichte 64), Hildesheim–Zürich–New York 1991.

Źródła internetowe:

- Gibczyński Maciej, *Karta Ewidencji Zabytku Nieruchomego. Stare miasto – układ przestrzenny*, 2010, Archiwum NID, https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-277274/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_32_EN.479560/4 [dostęp: 16.01.2025].
- Ostseebad Kolberg*, 1929 [mapa], http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Ostseebad_KOLBERG_4K_1929.jpg.
- System Informacji Przestrzennej Kołobrzegu, <http://gis.kolobrzeg.pl/>.