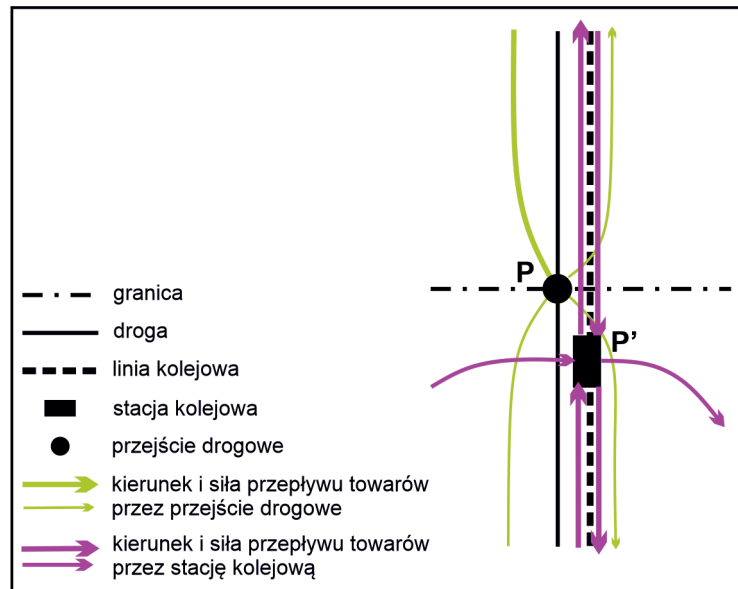


WSTĘP

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

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

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



Rycina 1. Ideogram przepływów między państwami.

P – przejście drogowe, P' – przejście kolejowe.

Źródło: Opracowanie własne.

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

Przedmiot badań i cele pracy

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

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

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

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

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

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

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

Problem badawczy

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

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

Uzasadnienie podjęcia tematu

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

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

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

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

Hipotezy badawcze

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

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

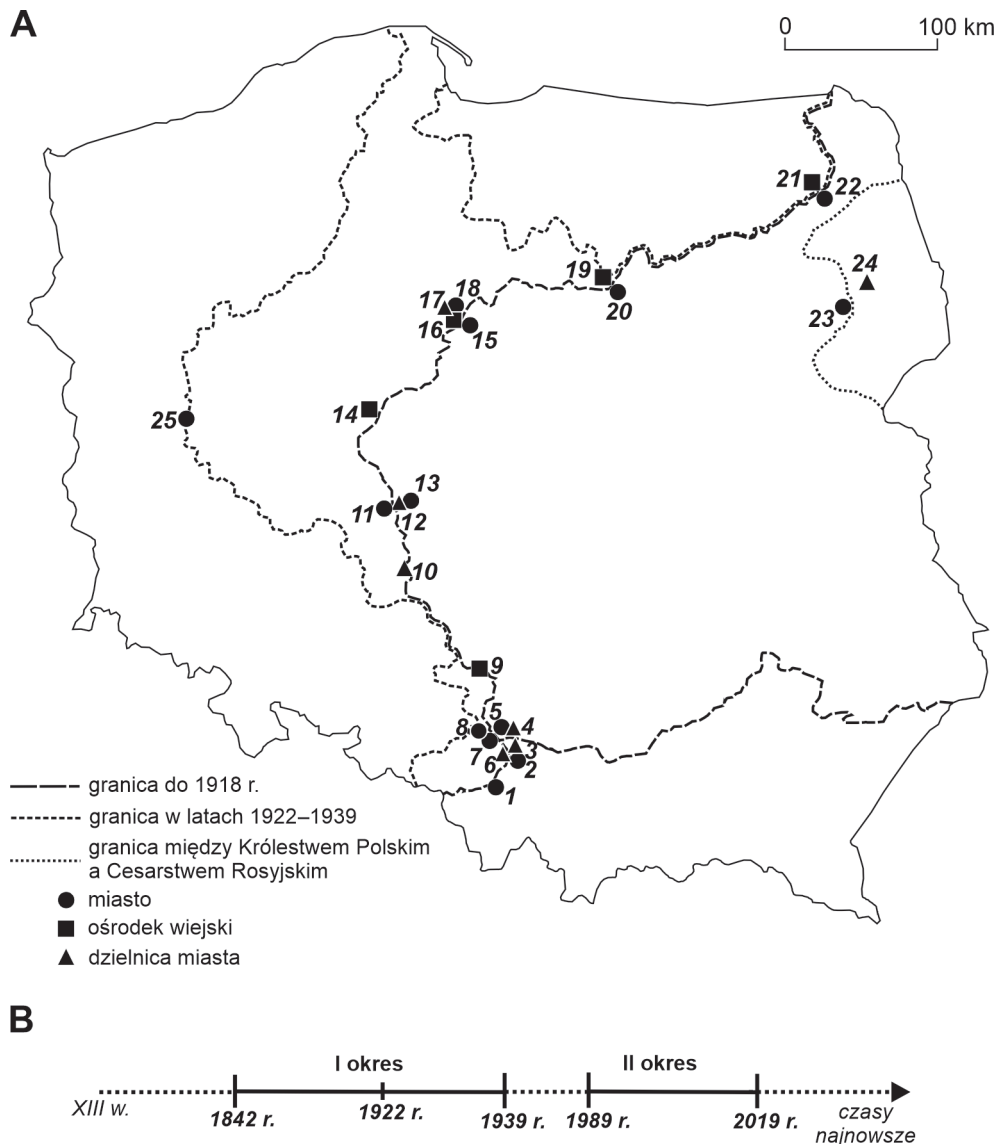
Zakres przestrzenny i czasowy badań

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

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

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

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



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

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

Źródło: Opracowanie własne.

Materiały źródłowe i metody badań

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

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

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

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

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

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

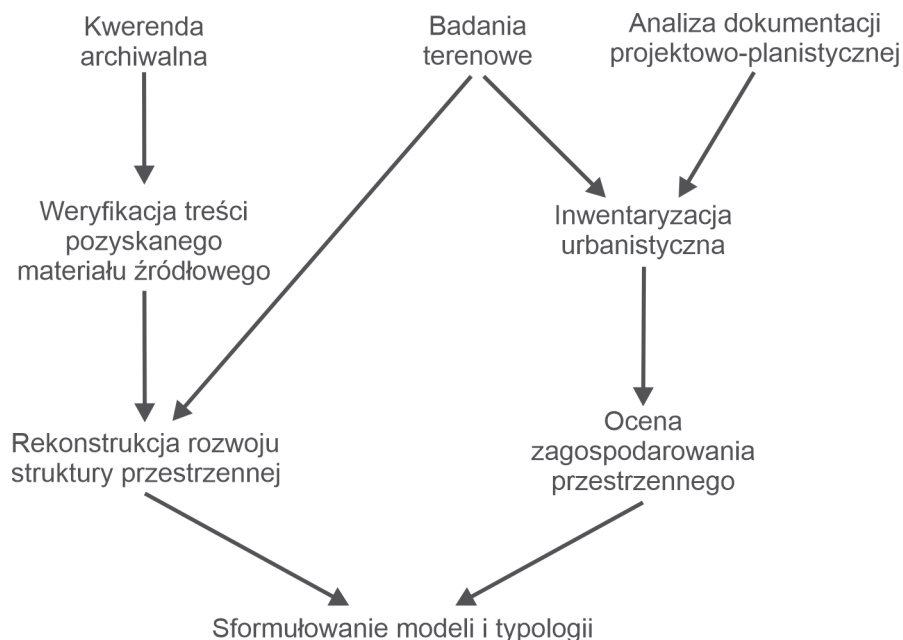
Silna korelacja badań z odtwarzaniem procesu kształtowania się układów przestrzennych miejscowości wiąże się w pierwszej kolejności z pozyskaniem materiałów źródłowych dotyczących historycznych okresów rozwoju danego ośrodka. Większość tego rodzaju materiałów pochodzi z 28 archiwów państwowych (wykaz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

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

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

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

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



Rycina 3. Schemat postępowania badawczego.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1
Zestawienie zespołów archiwalnych objętych kwerendą

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

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

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

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

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

Ciąg dalszy tabeli na następnej stronie

Ciąg dalszy tabeli z poprzedniej strony

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

Źródło: Opracowanie własne.

Struktura pracy

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

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

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

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

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

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

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