

Karolina Ptańska-Gucik (wiktoria804@wp.pl)

 <https://orcid.org/0000-0003-3591-7890>

Niezależny naukowiec

Ewolucja struktury przestrzennej fragmentu Śródmieścia w Katowicach

Evolution of the spatial structure of the part of the City Centre in Katowice

Streszczenie

W przedmiotowym opracowaniu przedstawiono ewolucję struktury przestrzennej terenu zajmowanego obecnie przez dworzec kolejowy oraz galerię handlową w Katowicach. W tym celu przeanalizowano proces zabudowy i przebudowy kwartału, w którym obiekty się znajdują, na podstawie dostępnych materiałów. Miały one doprowadzić do konkluzji odpowiadającej na pytanie, czy ewolucja ta zakończyła się sukcesem na różnych płaszczyznach. Po przeprowadzeniu analiz otrzymano wynik potwierdzający, iż przemiany odniosły korzystne skutki.

Słowa kluczowe: ewolucja, struktura przestrzenna, dworzec kolejowy, galeria handlowa, Katowice

Summary

This study presents the evolution over the years, of the spatial structure of the area currently occupied by the railway station and shopping centre in Katowice. To achieve this, the process of development and redevelopment of the quarter was analysed based on available materials. Conclusions were also drawn regarding whether the evolution was successful. After conducting the analysis, it was found that the transformations ended largely favourably,

Keywords: evolution, spatial structure, railway station, shopping centre, Katowice

1. WSTĘP

Rozwój linii kolejowych oraz budynków dworcowych na Górnym Śląsku w XIX wieku był ważnym czynnikiem rozwoju regionu, wpływającym zarówno na transport towarów (m.in. eksport węgla do Prus), jak i na przemieszczanie się ludzi (na przykład migrację ze wsi do miast). Poprowadzenie linii kolejowej przez Katowice stało się kołem zamachowym dla przekształcenia wsi w miasto. Infrastruktura z nią związana wraz budynkiem stacji przyczyniła się do podniesienia prestiżu miejscowości. Dworzec, oprócz samej obsługi podróżnych oraz spedycji towarów, pełnił różne role. Był nie tylko węzłem komunikacyjnym, ale tworzył przestrzeń dla gastronomii, bazy noclegowej oraz handlu. Możliwości realizowania różnych funkcji zależały od przestrzeni dworca. Wokół niego sytuowano również niezależne budynki. Dowodem na to są przykłady budowy z różnych epok. Warto tutaj wymienić polskie przykłady, do których można zaliczyć: Sukiennice w Krakowie, Halę Targową we Wrocławiu (przy ul. Piaskowej), Dom Towarowy Braci Jabłkowskich w Warszawie czy katowickie domy towarowe – Zenit, Skarbek czy Pedant.

Struktura przestrzenna obecnego dworca kolejowego i Galerii Katowickiej ewoluowała na przestrzeni lat – od rozproszonej zabudowy zlokalizowanej przy osi kompozycyjnej Henricha Moritza Augusta Nottebohma wschód–zachód do strategicznego punktu w przestrzeni miasta. Czy przemiany, które dokonały się na przestrzeni wieków, zakończyły się sukcesem, a cenna przestrzeń w strukturze miasta została wykorzystana w maksymalnym stopniu? Czy forma i funkcja wpisały się w kontekst otoczenia? Czy poszanowano historię miejsca? By odpowiedzieć na te pytania, przeprowadzono analizę kolejnych naniesień na podstawie zgromadzonych materiałów źródłowych. Analiza ta ukazuje, jak przedmiotowy kwartał stawał się coraz cenniejszy dla miasta i jak w maksymalnym stopniu wykorzystywano jego powierzchnię poprzez zabudowę.

Cennym źródłem informacji, pomagającym odpowiedzieć na powyższe pytania, są archiwalne mapy Katowic oraz dokumentacja techniczna budynków przechowywane w Archiwum Urzędu Miasta Katowice. Zachowały się fotografie i pocztówki. Godnymi uwagi są również opracowania książkowe Michała Bulsy (m.in. *Ulice i place Katowic*) czy Anety Borowik (*Nowe Katowice*). Innymi autorami podejmującymi temat miasta Katowice są na przykład Irma Kozina (*Chaos i uporządkowanie. Dylematy architektoniczne na przemysłowym Górnym Śląsku w latach 1763–1955*) oraz Ryszard Nakonieczny (*Rewaloryzacja przestrzeni publicznych Londynu i Katowic*).

2. I FAZA EWOLUCJI PRZESTRZENNEJ

W rozwoju przestrzennym przedmiotowego kwartału, który obecnie zajmuje Galeria Katowicka, możemy wyróżnić trzy fazy. Pierwsza z nich dotyczy typowej zabudowy z XIX oraz przełomu XIX i XX wieku, charakteryzującej się kamienicami czynszowymi oraz budowlami towarzyszącymi znajdującymi się na tyłach głównego budynku (il. 1–4).

Mapa Katowic po 1858 roku (na podstawie której powstała il. 1) przedstawia je jako ograniczone ulicami: od wschodu ul. Stawową (daw. Teichstraße), od północy ul. 3 Maja (daw. Grundmanstraße) i od południa torowiskiem kolejowym. Wówczas przez ten obszar przebiegała w kierunku wschód–zachód ul. Młyńska (daw. Muhlststraße). Kwartał nie został jeszcze wtedy domknięty od strony wschodniej, gdyż wówczas nie wytyczono jeszcze ul. Słowackiego. W 1865 roku Nottebohm wykonał projekt regulacji struktury przestrzennej Katowic, który zakładał utworzenie osi wschód–zachód, między innymi połączenie dwóch placów: rynku (daw. Friedrichsplatz) oraz placu znanego dziś jako plac Wolności (daw. Wilhelmsplatz). Lokalizacja obszaru pomiędzy osią kompozycyjną przy Górnośląskiej Linii Kolejowej przyczyniła się do podniesienia prestiżu projektu.

Po roku 1858 zabudowa przedmiotowego obszaru była szczątkowa, rozproszona i mało znacząca w mieście. Przy ul. Stawowej (na odcinku od ul. 3 Maja do ul. Młyńskiej) znajdowały się domy mieszkalne i karczma, o których niewiele wiadomo. Po północnej stronie ul. Młyńskiej znajdowały się cztery identyczne, wolnostojące domy mieszkalne. Były one wielorodzinne. Południową zabudowę rozpoczynał narożny budynek o numerze 14. Budowlę zaprojektowano na rzucie litery L o trzech kondygnacjach. Parter pełnił funkcję handlową, pozostałe piętra przeznaczono na mieszkania (il. 17).

Mapa z roku 1875 (na podstawie której powstała il. 2) prezentuje kwartał domknięty od strony zachodniej ul. Słowackiego (daw. Schillerstraße). Jego zabudowę dogęszczono przez nowe budynki. Po roku 1892 na rogu ul. Stawowej i Młyńskiej, na miejscu karczmy (Bulsa, 2018), powstał hotel Kaiserhof (il. 11). Rzut budynku był zbliżony do litery T. Jego front znajdował się od strony ul. Stawowej, a z boku, od ul. Młyńskiej, hotel posiadał ogród. Budynek utrzymano w historyzującym stylu, z charakterystycznym wykuszem na narożniku zakończonym hełmem. W południowej części kwartału powstały trzy kamienice przy ul. 3 Maja 30, 32, 34 (il. 10). Kamienica nr 30 była zlokalizowana na rogu ul. Stawowej oraz ul. 3 Maja w kształcie litery L. Posiadała trzy kondygnacje. Był to budynek mieszkalny, ze sklepem na parterze. Kamienica nr 32, projektu Ignatza Grunfelda, początkowo była niewielkim obiektem, składającym się z parteru i piętra. Parter pełnił funkcje handlowe. Kamienica o funkcji mieszkalno-usługowej nr 34 istnieje do dziś. Opisywane budynki stylowo były do siebie podobne.

W północno-zachodnim narożniku znajdowała się stara synagoga, która powstała w 1862 roku (Bulsa, 2018). Początkowo był to obiekt o prostej bryle, na rzucie prostokąta, z dwuspadowym dachem (il. 10). Wejście znajdowało się od strony ul. Słowackiego.

Przy ul. Słowackiego w kwartale powstały również pierwsze kamienice. Ówczesny obiekt pod nr 26 sąsiedował bezpośrednio z ogrodem przy synagodze. Stanowiła go niewielka kamienica mieszkalna. Składała się z dwóch pięter i strychu, budynek był częściowo podpiwniczony. Jako projektant w aktach budowlanych figuruje Nottebohm (il. 20). Sąsiedni budynek mieszkalny nosił nr 28. Powierzchnia jego zabudowy była nieco większa niż obiektu pod nr 26. Składał się on z pięciu kondygnacji (il. 21).

Reorganizacji ul. Młyńskiej dokonano od strony południowej. Oprócz budynku z nr 14 wyburzono także stare kamienice i zastąpiono je nowymi. Pod nr 20 znajdował się parterowy budynek mieszkalny z tradycyjnym, stromym dachem. W podwórku zaprojektowano zabudowę pomocniczą. Kamienica oznaczona nr 22 (il. 16) była czterokondygnacyjna i podpiwniczona. Na każdym piętrze znajdowało się osobne mieszkanie.

Pod koniec XIX wieku dokonano rozbudowy istniejących już budynków, na przykład hotelu Kaiserhof. Przebudowie uległa również stara synagoga (il. 8). Od ul. Słowackiego, od frontu budynku, dodano transept, w którym znajdował się przedsionek oraz schody prowadzące na galerię. Charakterystycznym elementem była centralnie usytuowana kopuła. Z tyłu synagogi znajdowała się łaźnia. Powstało również kilka nowych obiektów. Należały do nich istniejące do dziś kamienice ulokowane przy ul. 3 Maja o nr 34, 36, 38. Przy ul. Młyńskiej 35 znajdował się podpiwniczony budynek mieszkalny o trzech kondygnacjach (il. 15), który został przykryty tradycyjnym, dwuspadowym dachem. Na jego tyłach dodano budynki pomocnicze wraz z garażem. Pod nr 37, na rogu ul. Słowackiego i ul. Młyńskiej, wybudowano kolejną kamienicę mieszkalną (il. 19). Miała cztery kondygnacje, była podpiwniczona. W narożniku dach zakończono kopułą, a elewację bogato ozdobiono. Pomiędzy budynkami zlokalizowanymi po południowej stronie ul. Młyńskiej, między torowiskiem i magazynem, ulokowano bocznice kolejową. Tam także znajdował się dworzec towarowy.

W początkach XX wieku kwartał dogęszczono. Na szczęście działania wojenne nie spowodowały w nim szkód. Budynki były sukcesywnie rozbudowywane i nadbudowywane, jak na przykład kamienice nr 32 i 30 przy ul. 3 Maja oraz nr 20 i 22 przy ul. Młyńskiej. Wymieniano i rekonstruowano ich elewacje, np. hotelu Kaiserhof (il. 12–13). Stara synagoga opustoszała, gdyż wierni przenieśli się do większej, nowej synagogi przy ul. Mickiewicza. Właściciel zburzył synagogę (Bulsa, 2018) i należący do niej zespół zabudowań, a w jej miejscu postawił kamienicę zwaną Białą Damą, która z nr 40 istnieje do dziś. Przy torach kolejowych zlikwidowana została rampa.

3. II FAZA EWOLUCJI STRUKTURY PRZESTRZENNEJ

Od połowy XIX wieku przy ul. Dworcowej w Katowicach znajdował się dworzec kolejowy (il. 3), który obsługiwał ruch pasażerski. Z uwagi na większe zapotrzebowanie ruchu turystycznego, zwłaszcza po II wojnie światowej, był on sukcesywnie rozbudowywany. Zmiany na szerszą skalę zostały jednak uniemożliwione. Przyczyną była niekorzystna lokalizacja obiektu w miejscu ograniczonym przez ul. Dworcową, ul. Jana, tory kolejowe oraz ul. Mielęckiego. Na zachód od dworca osobowego znajdował się wspomniany wyżej dworzec towarowy.

W 1957 roku podjęto decyzję o budowie nowego dworca kolejowego do obsługi ruchu osobowego (Borowik, 2019). Tak zaczęła się II faza ewolucji tej wyjątkowej struktury przestrzennej. Brano pod uwagę dwie lokalizacje: pierwszą przy ul. Młyńskiej, drugą w okolicach

huty Baildon. Z uwagi na duże koszty i większą ingerencję w układ komunikacyjny miasta zdecydowano się na pierwszą opcję. Konkurs na nowy dworzec wygrał zespół Tygrysów¹ (Borowik, 2019) w składzie: Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński oraz Eugeniusz Wierzbicki. Aby zrealizować projekt budynku dworca, trzeba było dokonać wielu wyburzeń. Ułatwiał to fakt, że nie wszystkie kamienice określono jako wartościowe historycznie. Niestety, również architekturę, nawet tych „cenniejszych” budynków, oszacowano wtedy jako przestarzałą i kolejne decyzje o ich usunięciu podjęto bardzo szybko. Władze chciały, zgodnie z ówczesną polityką, udowodnić społeczeństwu swoje wsparcie dla rozwoju miast i dążenie do nowoczesności. Jako pierwsze zostały wyburzone budynki przy ul. Młyńskiej od strony południowej. Na ich miejscu powstała dwukondygnacyjna budowla osadzona w nurcie brutalistycznym (il. 22). Jej charakterystyczna forma składała się z „kielichów” podtrzymujących dach. Fasadę urozmaicało wiele przeszkleń. Dworzec oferował podróżnym udogodnienia. Należały do nich: hol, liczne kasy biletowe, restauracja, przechowalnia bagażu, biuro rzeczy znalezionych czy ruchome schody. Budynek miał połączenie w formie tuneli podziemnych z peronami, placem Andrzeja oraz ul. Kościuszki.

To wyjątkowe przedsięwzięcie, którym była budowa nowoczesnego dworca kolejowego w historycznej tkance miejskiej, wymagało dalszych regulacji urbanistycznych. W tym celu wyburzono także budynki przy ul. Młyńskiej, na wysokości nowego dworca, łącznie z narożnym obiektem przy ul. Słowackiego. Rozbiórcę uległy również budynki przy ul. Stawowej, łącznie z kamienicami nr 30 i 32 przy ul. 3 Maja. Zostały obnażone tylne elewacje kamienic zlokalizowanych w północno-zachodnim narożniku kwartału. Przed dworcem utworzono plac, który stanowił węzeł komunikacyjny. Nosił on nazwę placu Wilhelma Szewczyka (poety). Jednak czy rzeczywiście był placem w klasycznym ujęciu, jak na przykład agora w Grecji czy forum w Rzymie? Czy funkcjonował jako przestrzeń miejska integracji społecznej, pełna zieleni, małej architektury, jako przedpole ważnego budynku? Plac Szewczyka był z pewnością szczególną przestrzenią, ale wykorzystano go w bardziej użytkowy sposób. W jego zachodniej części znajdowało się kilka wysepek traktowanych jako przystanki autobusowe. Po wschodniej stronie ulokowano miejsca postojowe dla autobusów. Plac miał bezpośrednie połączenie z ul. 3 Maja i linią tramwajową. Sam budynek dworca łączył się także z placem przy pomocy długiej estakady, która przebiegała na wysokości kilku metrów nad przestrzenią placu. Była to stalowa konstrukcja wypełniona żelbetowymi płytami. Budynek dworca i plac dzieliła droga, która łączyła ul. Jana oraz ul. Słowackiego. Jednak kompletnego projektu całej przestrzeni przed dworcem, z uwagi na brak funduszy, nigdy nie zrealizowano. Powstać miały jeszcze ruchome schody oraz toalety publiczne. Dworzec otwarto w 1972 roku (Borowik, 2019).

Z biegiem lat dworzec oraz plac zaczęły tracić swój blask. Budynek, mimo imponującej architektury, nie podołał już współczesnym wymaganiom funkcjonalnym oraz standardom nowej estetyki. Plac przed dworcem zaczął „obracać” w przypadkowe kioski handlowe,

¹ Grupa architektów z Warszawy, działająca w latach 1936–1976.

punkty obwoźnego handlu, niepożądany ruch samochodowy. Projekty nasadzeń zieleni nie korespondowały z wizją całości. Panował chaos komunikacyjny. Poważne zastrzeżenia budził stan techniczny elementów placu, szczególnie ze względu na lokalizację w ścisłym centrum miasta. Marnowano możliwości przestrzenne. Dworzec i jego okolice przestały być wizytówką miasta.

4. III FAZA EWOLUCJI STRUKTURY PRZESTRZENNEJ

III faza ewolucji omawianej struktury rozpoczęła się na początku lat 2000. Pierwotnie zakładano remont dworca, jednak ostatecznie podjęto decyzję o wyburzeniu obiektu. Projektantem nowego założenia zostało biuro z Warszawy Sud Architekt Polska. W grudniu 2010 roku przystąpiono do rozbierania dworca kolejowego oraz likwidacji dworca autobusowego na placu Szewczyka. Na początku 2011 roku budynek przestał istnieć. Wejścia od strony placu Andrzeja oraz wejście od ul. Kościuszki pozostały bez zmian. Jesienią 2012 roku została zakończona budowa nowego dworca. Odtworzono jego starą formę z charakterystycznymi, żelbetowymi kielichami (il. 24). Z boku budynku, na poziomie parteru, powstało główne wejście do hali dworca. Jest to centralne miejsce w przestrzeni obiektu, zaspokajające potrzeby podróżnych – znajdują się tam kasy biletowe, punkty informacji, handlu czy gastronomii. Z tego miejsca rozchodzą się również drogi na perony, do galerii handlowej, wjazdu do podziemnego parkingu (który posiada dwa poziomy) oraz podziemnego dworca autobusowego. Dworzec autobusowy łączy także ul. Dworcową z ul. Słowackiego.

Obok dworca powstała galeria handlowa o nazwie Galeria Katowicka (il. 23). Została ona oddana do użytku jesienią 2013 roku. Sama przestrzeń handlowa zajmuje trzy kondygnacje naziemne i jedną podziemną. Pozostałe dwie kondygnacje podziemne zajmuje parking. Na ostatniej, czwartej kondygnacji, ulokowano kino.

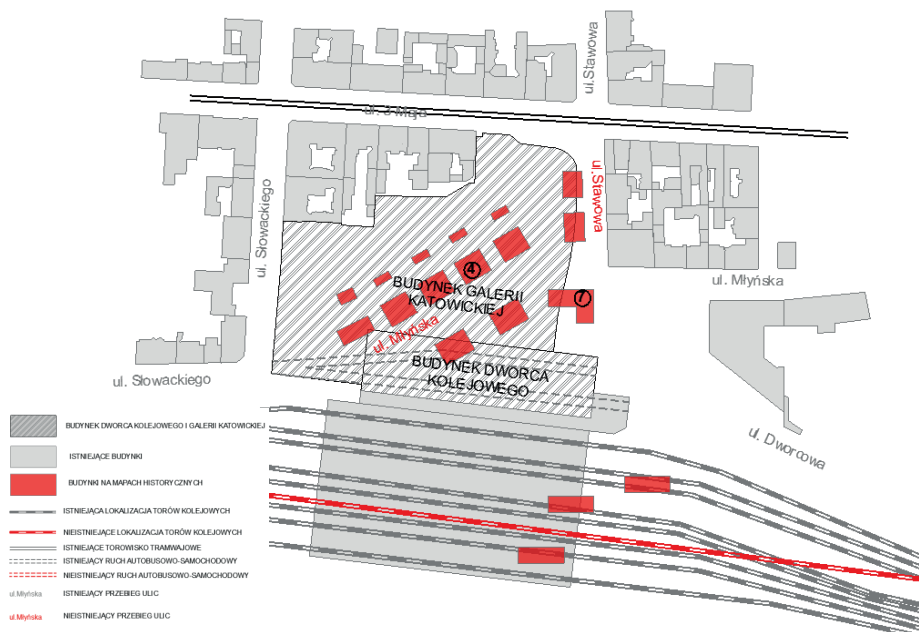
Przedmiotowe założenie dotyczące dworca kolejowego oraz galerii handlowej w maksymalny sposób wykorzystuje cenną powierzchnię zabudowy w centrum miasta, zarówno poprzez zajmowany teren, jak i wykorzystanie przestrzeni powietrznej i podziemnej. Niestety z tego właśnie powodu niedostatecznie wyeksponowano wartościową architekturę samego dworca, gdyż w większości jest ona zasłonięta przez budynek galerii. Architektura tejże w żaden sposób nie koresponduje z architekturą dworca ani z otaczającą XIX-wieczną zabudową. Nie odzwierciedla także przemysłowej architektury Śląska. Obłą forma budynku manifestuje nowoczesną, komercyjną architekturę XXI wieku. Jednakże sama funkcja kompleksu została dobrze rozwiązana. Odseparowano ruch kołowy od ruchu pieszego. Parkingi zostały skutecznie ukryte pod ziemią. Dworzec autobusowy połączono funkcjonalnie z dworcem kolejowym, natomiast dla samochodów osobowych została wygospodarowana duża przestrzeń, która skutecznie zlikwidowała problem przypadkowego parkowania. Przy budynkach galerii oraz dworca zostały stworzone bezpieczne i dogodne warunki dla ruchu pieszego. Ciąg pieszy

został połączony z ul. 3 Maja oraz ul. Stawową – przez jej przedłużenie. Tym samym odtworzono historyczny przebieg ul. Stawowej. Utworzona w tym miejscu przestrzeń przed wejściem do budynku dworca otrzymała nazwę Lecha i Marii Kaczyńskich. Nie zapomniano również o ruchu kołowym na historycznej osi wschód–zachód. Nie przedłużono ul. Młyńskiej, ale zmiany objęły ul. Dworcową oraz ul. Słowackiego.

5. PODSUMOWANIE

Cały kompleks dworca i galerii wraz z pobliskim rynkiem, ul. Stawową i ul. Dworcową (ciągi piesze z usługami) tworzy silny czynnik centrotwórczy, który spaja miejsca o różnym charakterze. Inwestycja, wpisująca się w nowoczesne trendy, dąży do uwolnienia centrum miasta od ruchu samochodowego, pozostawiając jedynie taki, który jest niezbędny (dojazd do nieruchomości i dostawy do usług), oraz ruch tramwajowy. Galeria cieszy się dużym zainteresowaniem nie tylko ze strony samych podróżnych, ale także wśród osób, które pragną jedynie zrobić zakupy. Możliwość wygodnego i stosunkowo niedrogiego parkowania w podziemiach budynku zachęca do tego również osoby niekorzystające z obiektu.

Wynik ewolucji przestrzennej dworca i jego okolicy, od rozproszonej zabudowy do strategicznego miejsca w strukturze miasta, zakończył się jednak niepełnym sukcesem. Funkcja kompleksu wpisała się w otoczenie, uwzględniając już istniejące uwarunkowania i potrzeby. Budowa nowego dworca kolejowego i galerii handlowej wpisała się ponadto w dynamiczny proces przebudowy i rozbudowy miasta, który trwa od kilkunastu lat. W tym czasie powstało wiele funkcjonalnych budynków o interesującej i nowoczesnej architekturze, które podnoszą standard życia w mieście. Szkoda jednak, że w formie galerii nie uwzględniono istotnych czynników historycznych i kulturowych miejsca, w którym ją postawiono.



II. 1. Schemat na podstawie mapy Katowic po 1858 roku. Oprac. aut.



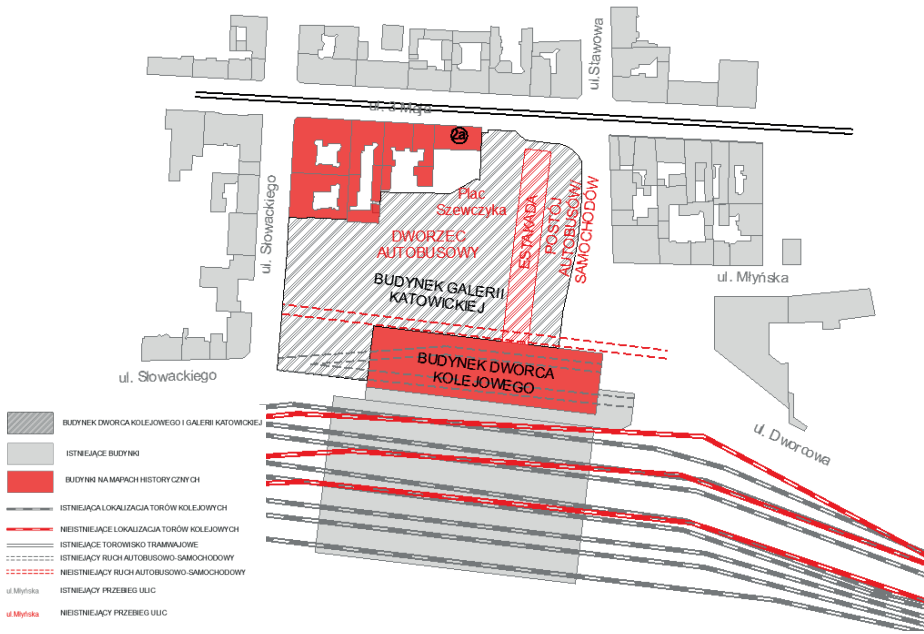
II. 2. Schemat na podstawie mapy Katowic z 1875 roku. Oprac. aut.



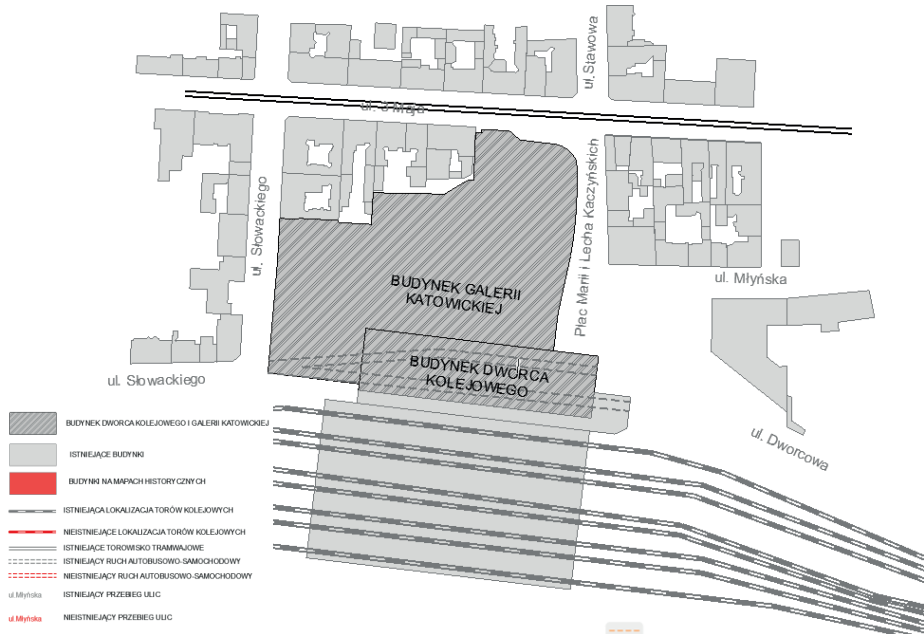
II. 3. Schemat na podstawie mapy Katowic z końca XIX wieku. Oprac. aut.



II. 4. Schemat na podstawie mapy Katowic z połowy XX wieku – lata 50./60. Oprac. aut.



Il. 5. Schemat na podstawie mapy Katowic po 1972 roku. Oprac. aut.



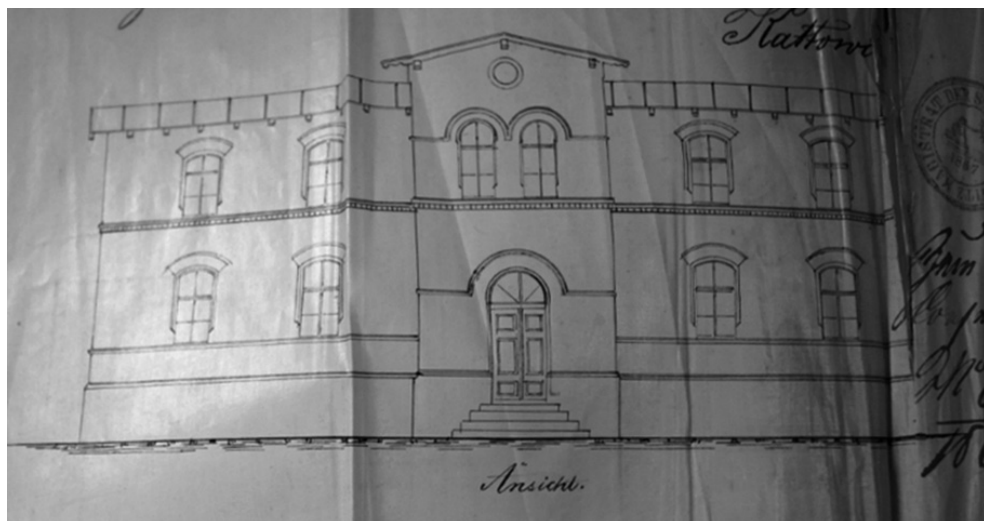
Il. 6. Schemat na podstawie mapy Katowic po 2013 roku. Oprac. aut.



Il. 7. Stara synagoga przed rozbudową – róg ul. 3 Maja i ul. Słowackiego, w głębi zdjęcia, po lewej stronie nr 30, 32, 34, rok 1872 (Wikipedia, b.r.)



Il. 8. Stara synagoga po rozbudowie – róg ul. 3 Maja i ul. Słowackiego, proj. I. Grunfeld, rok 1881 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1362)



Il. 9. Łaźnia przy starej synagodze, proj. I. Grunfeld, rok 1861 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1362)



Il. 10. Hotel Kaiserhof przy ul. Stawowej 19, rok 1892 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/2041–2044)



Il. 11. Hotel Kaiserhof po przebudowie przy ul. Stawowej 19 i ul. Młyńskiej, rok 1969 (Archiwum Muzeum Historii Katowic, sygn. MHKMP 42_10501)



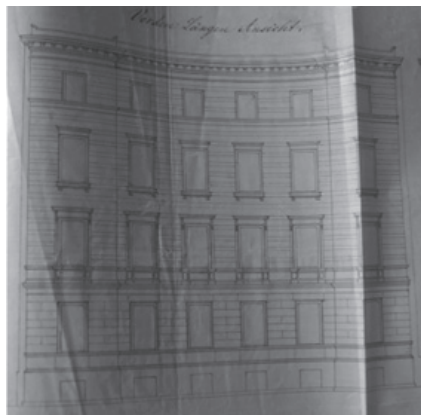
Il. 12. Róg ul. Stawowa 19 i ul. Młyńskiej, rok 1969 (Archiwum Muzeum Historii Katowic, sygn. MHKMP42_10601)



Il. 13. Budynki nr 31, 33, 35, 37 przy ul. Młyńskiej, lata 60. XX wieku (Nadolski i in., 2017)



Il. 14. Elewacja budynku przy ul. Młyńska 35, proj. A. Pieczka, rok 1925 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1633)



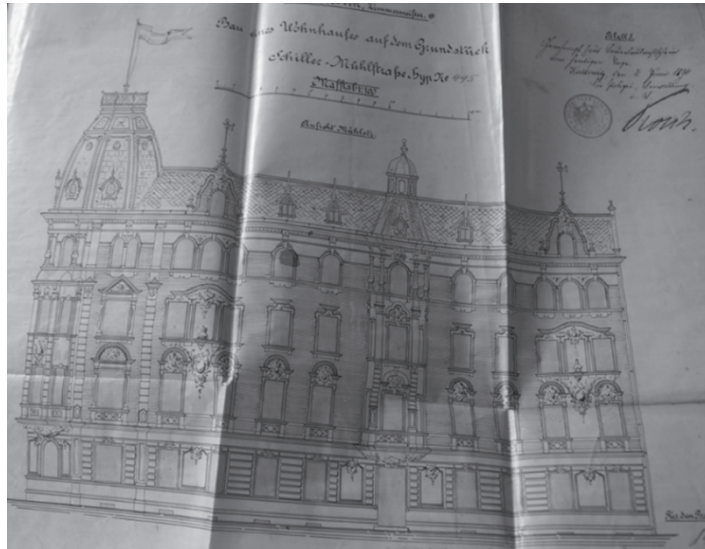
Il. 15. Elewacja budynku przy ul. Młyńskiej 22, proj. J. Poller, rok 1873 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1628)



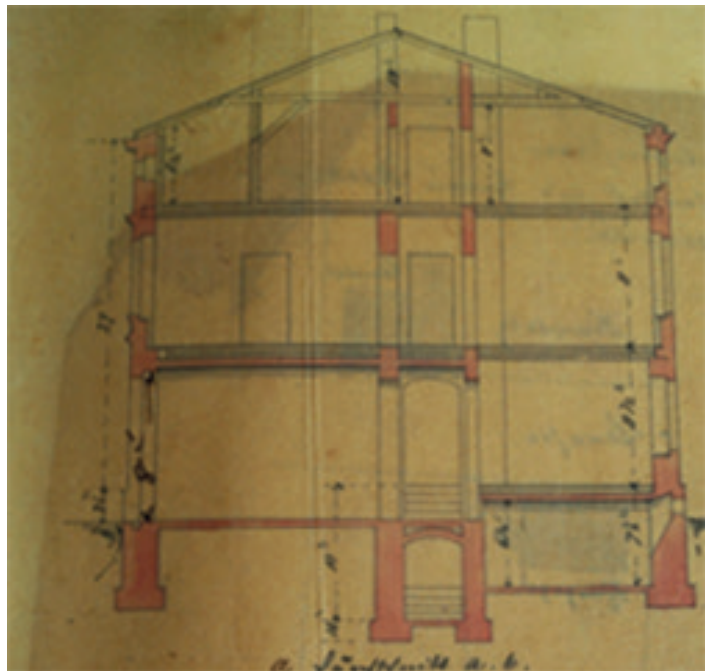
Il. 16. Elewacja budynku przy ul. Młyńskiej 14, proj. podpis nieczytelny, rok 1887 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1619)



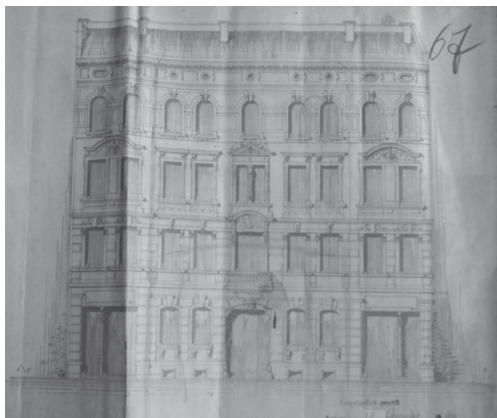
Il. 17. Elewacja budynku przy ul. Młyńskiej 14, proj. podpis nieczytelny, rok 1929 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1619)



Il. 18. Elewacja budynku przy ul. Młyńskiej 37, podpis nieczytelny, rok 1894 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1634)



Il. 19. Przekrój budynku ul. Słowackiego 26, proj. Boewithy, rok 1865 (Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/2197)



Il. 20. Elewacja budynku przy ul. Słowackiego 28, autor nieznan, rok 1899
(Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/2197)



Il. 21. Dworzec kolejowy, proj. W. Kłyszewski, J. Mokrzyński, E. Wierzbicki po 1972 (Pj, 2016)



Il. 22. Galeria Katowicka, 2024. Fot. aut.



Il. 23. Dworzec kolejowy
w Katowicach, 2024. Fot. aut.

BIBLIOGRAFIA

- Adress-Buch und Geschäfts Handbuch der Stadt Kattowitz* (1897). Katowice: Gebrüder Böhm.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1362.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1633.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1628.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1619.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/1634.
- Akta budowlane Urzędu Miasta Katowice, sygn. 1/2041–2044)
- Archiwum Muzeum Historii Katowic, sygn. MHKMP 42_10501.
- Archiwum Muzeum Historii Katowic, sygn. MHKMP42_10601.
- Archiwum Państwowe w Katowicach, sygn. 12/396/OBB I/427.
- Archiwum Państwowe w Katowicach, sygn. 12/181/647.
- Archiwum Państwowe w Katowicach, sygn. 12/181/80.
- Borowik, A. (2019). *Nowe Katowice. Forma i ideologia polskiej architektury powojennej na przykładzie Katowic (1945–1980)*. Warszawa: Wydawnictwo Neriton.
- Bulsa, M. (2018). *Ulice i place Katowic*. Katowice: Wydawnictwo Prasa i Książka.
- Hoffmann, G. (2003). *Historia miasta Katowice*. Katowice: Muzeum Śląskie.
- Kozina, I. (2005). *Chaos i uporządkowanie. Dylematy architektoniczne na przemysłowym Górnym Śląsku w latach 1763–1955*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Lipońska-Sajdak, J., Szota, Z. (2008). *Pozdrowienia z Katowic*. Katowice: Muzeum Historii Katowic.
- Nadolski, P., Soida, K., Keller, D., Wieczorek, E., Terczyński, P. (2017). *1846–2017. Węzeł kolejowy Katowice*. Rybnik: Eurosprinter.
- Nakonieczny, R. (2005). Rewaloryzacja przestrzeni publicznych Londynu i Katowic. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 102(9/2), s. 105–114.
- Pj. (2016). *Ogromny dworzec, największy szpital w Polsce, biurowce i kominy. To wszystko zrównano z ziemią*. Pobrane z: <https://wyborcza.pl/56,75248,19461867,ogromny-dworzec-najwiekszy-szpital-w-polsce-biurowce-i-kominy.html> (dostęp: 21.11.2024).
- Rzewniczek, U. (2006). *Zarys dziejów Katowic 1299–1990*. Katowice: Muzeum Historii Katowic.
- Wikipedia (b.r.). *Stara Synagoga w Katowicach*. Pobrane z: https://pl.wikipedia.org/wiki/Stara_Synagoga_w_Katowicach#/media/Plik:Old_Synagogue_Katowice.jpg (dostęp: 21.11.2024).
- Woźniczka, Z. (2020). *Katowice 1945–1950*. Katowice: Wydawnictwo Naukowe Śląsk.
- <https://geoportal.orsip.pl/gis/apps/webappviewer/index.html?id=c0fdc8732bfa43089d962a1fbc2bd25c> (dostęp: 12.05.2024).
- <https://emapa.katowice.eu/jarc-gui/> (dostęp: 12.05.2024).