

URBAN DESIGN

URBANISTYKA

ADRIANNA BRECHELKE

MSc Eng. Arch.

Poznań University of Technology

Division of History, Theory and Heritage Protection

e-mail: adrianna.brechelke@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3921-6277>

HANNA GRZESZCZUK-BRENDEL

Prof. DSc PhD

Poznań University of Technology

Division of History, Theory and Heritage Protection

e-mail: hanna.grzeszczuk-brendel@put.poznan.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4467-8975>

FUNCTIONAL AND SPATIAL STRUCTURE OF KOŁOBRZEG: HISTORY, PRESENT, FUTURE

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA KOŁOBRZEGU: HISTORIA, TERAŹNIEJSZOŚĆ, PRZYSZŁOŚĆ

ABSTRACT

The urban structure of cities plays a crucial role in recording the ideas of planning for centres and in correctly determining the directions of their development. It reveals historical events and ongoing civilizational processes that leave a lasting mark on the urban landscape. The article will discuss the key elements forming the urban structure of Kołobrzeg, in which functionally and spatially distinct areas have created a balanced organism. The process of shaping the urban fabric inscribed in the surrounding landscape is shown in a cross-sectional manner. It combines methods of morphology, iconography, and urban analysis, revealing a sustainable structure resulting from historical spatial and functional development. This allowed identifying the relationships between the durability and flexibility of the urban fabric, integrating new socio-economic functions in successive stages. Our interdisciplinary approach to the urban development of Kołobrzeg also takes into account contemporary threats related to landscape changes caused by excessive growth and the monocentricity of cities. Our analysis emphasizes that the urban structure of Kołobrzeg, characterized by a networked nature, forms the basis for spatial-functional balance. As a result, the example of Kołobrzeg demonstrates that an urban structure based on network principles serves as a foundation for complementary functional-social equilibrium, which can counteract contemporary threats to the urban landscape and support the process of sustainable development.

Keywords: urban development, post-war reconstruction, planning history city landscape, urban transformation, historic spa towns, , spatio-functional urban structure

STRESZCZENIE

Struktura urbanistyczna miast odgrywa kluczową rolę w zapisie idei planowania danych ośrodków i prawidłowym określaniu kierunków ich rozwoju. Ujawnia historyczne wydarzenia oraz zachodzące procesy cywilizacyjne, które pozostawiają trwały ślad w krajobrazie miejskim. W artykule zostaną omówione kluczowe elementy tworzące strukturę urbanistyczną Kołobrzegu, w której odrębne funkcjonalnie i przestrzennie obszary stworzyły jeden zrównoważony organizm. Ukazany został, w sposób przekrojowy, proces kształtowania tkanki miejskiej wpisanej w otaczający krajobraz. Analiza łączy metody morfologii, ikonografii i analizy urbanistycznej, co ujawniło zrównoważoną strukturę, będącą efektem historycznego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego. Pozwoliło to wskazać zależności między trwałością i elastycznością tkanki miejskiej, integrującej w kolejnych etapach nowe funkcje gospodarczo-społeczne. Interdyscyplinarne spojrzenie na rozwój



urbanistyczny Kołobrzeg uwzględnia również współczesne zagrożenia związane ze zmianami krajobrazu spowodowanymi nadmiernym rozrostem i monofunkcyjnością miast. Przeprowadzona analiza podkreśla, że struktura miejska Kołobrzegu, charakteryzująca się sieciowym charakterem, stanowi podstawę dla równowagi przestrzenno-funkcjonalnej. W rezultacie przykład Kołobrzegu dowodzi, że struktura miejska oparta na sieciowych zasadach stanowi fundament dla uzupełniającej się równowagi funkcjonalno-społecznej, co może przeciwdziałać współczesnym zagrożeniom krajobrazu miejskiego oraz wspomóc proces zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: rozwój miast, powojenna odbudowa, historia urbanistyki, krajobraz miejski, transformacja urbanistyczna, historyczne miasta uzdrowiskowe, przestrzenno-funkcjonalna struktura miejska

1. INTRODUCTION

Historical events and civilization processes that take place in cities are recorded in their spaces and show the nature of the problems that cities had to face (Paszkowski, 2011). Kołobrzeg is an example of a city with an interesting, historically shaped spatial structure, which developed in the bifurcation between the Baltic coast and the River Parsęta based on three, still-legible functional centres. These are the downtown with the Old Town inland, the port at the mouth of the river and the spa town along the sea. This structure, which is a kind of palimpsest of historico-architectural experience, shows the logical harmony and permanence of urban solutions. Understanding this spatial structure based on centuries of experience can serve as an inspiration and reference point for contemporary urban planning projects, helping architects and urban planners meet contemporary challenges with the preservation and rebuilding of the city's character and identity.

1.1. Purpose and scope of the paper

The paper will discuss the key elements that made up the urban structure of Kołobrzeg, in which functionally and spatially distinct areas formed coherent and sustainable¹ urban organism. The primary goal is to indicate how the constitutive centres of this system emerged and how relations between them were formed in the process of historical development. The linking of key spatial elements and their differentiated functions demonstrate the integrity of the urban structure, balancing its sustainability and flexibility.

¹ It is important to emphasize that the term 'sustainable' does not refer to the modern definition of 'sustainable city' but only defines a balanced, harmonized, mutually complementary system. It is analysed through morphological and comparative studies of individual functional urban centres. Spatial analysis of the communication system and green infrastructure allowing to demonstrate the complementarity occurring in the network based on the mutual use and transformation of individual elements of the structure supporting mutual interactions was also used for the study. Relationships between greenery and communications and urban structure are highlighted in individual subsections of the article.

Initially, it consisted of the port and the Old Town, developing from the Middle Ages to the mid-20th century, and in the mid-19th century, it was supplemented by the establishment of a spa town. Green areas are also an integral part of the whole. An important caesura is the end of the Second World War, when 90% of the buildings were destroyed during the fighting for Kołobrzeg, and the subsequent stages of reconstruction did not fully respect the existing urban fabric (Kondziela, 1998, p. 103).

Therefore, establishing the patterns of Kołobrzeg's historical spatial system helps to understand the challenges of modern cities. Investigating the — as yet unexplored — urban morphology is an end in itself, as it provides a basis for verifying planning decisions made in the reconstruction process after the Second World War and in the creation of Kołobrzeg's contemporary development programmes.

Due to the breadth of the topic, the scope of this issue was not extensively covered in the article and is suggested for further research. Also, the dangers of violating the historic structure of the city have only been hinted at. On the other hand, an analysis of the connections between the various centres of Kołobrzeg led to the observation that one can see here not a hierarchical system, but connections on the basis of cooperation and interdependence.

1.2. State of research and methods

The analysis of the urban structure of Kołobrzeg taken as a case study is based on the assumptions of urban morphology, but goes beyond its classical applications. Studies can be considered the beginning of historical morphology: Ratzel, F. (1882), Schlüter, O. (1899), and above all: Hassert, K. (1907). Of greatest importance, however, are the theories of Michael R.G. Conzen (1960), which are still in use, most notably. His research, however, started from the development of single plots of land, which is not included in the article presented here. In Poland, the works of Kazimierz Dziewoński (1962) were significant. The history of morphological research in Poland was presented by Marek Koter and Mariusz Kulesza (2008). The concept of the city as a network structure

(Castells, 2007) proved to be an important interpretive inspiration. (See also: Urban assemblages..., 2010; Biłozor, A., Szuniewicz, K., 2008; Filip, A.J., 2015). Although Castells formulated his theory in relation to social relations, but it has also been applied to the study of urban space. Although *What a node is, concretely speaking, depends on the type of specific networks we are talking about* (Castells, 2007, p. 468), and this concept has inspired the nature of the interrelationships between different functional and spatial centres. The concept of a network in general has not been precisely defined and has been applied differently across various disciplines, but a common feature is the existence of various types of nodes and flows between them, which can be tangible/physical or intangible in nature (Gzell, 2006, pp. 63–77). According to Castells, nodes can be equated with places whose exact location remains fluid. Their spatial location has been related to the suitability of an area for an urban network. Thus, in the article, nodes are interpreted as distinct functional urban centres in the urban fabric with a characteristic layout. A network, understood as a set of interdependent nodes, is an element that connects individual functional centres. It is worth noting that most researchers relate the concept of networks to modern cities, while the analyses presented here have established that also the historical city, traditionally considered as a hierarchical system (centre-periphery), can reveal features of a network structure.

On the basis of in situ research, searches, literature, analysis of iconographic materials (maps, postcards, plans, planning documents), statistical data also allowed us to determine the nature and permanence of the spatial arrangement, in which the hierarchies and connections of individual elements changed depending on historical and economic transformations.

This was also the purpose of reaching for statistical data. At the same time, the interpretation indicates the relationship between the permanence and flexibility of the urban structure.

The article presents the most important functional and spatial areas that developed as functional urban centres of the system during the development of Kołobrzeg. Discussing the material elements of this structure and their historical transformations, the urban layout, including the main buildings and transportation, highlighted the distinctiveness of districts while integrating flows and connections. In addition to the communications infrastructure, the role of boundaries and spatial connectors was significant in Kołobrzeg by compositions of greenery, which were therefore separated and discussed in greater detail.

2. THE FORMATION OF FUNCTIONAL URBAN AREAS IN KOŁOBRZEG

Kołobrzeg's rise as the capital of Central Pomerania is connected with salt production and trade, which started in the Middle Ages, with the use of waterways: to the north through the Baltic Sea and from the River Parsęta inland (in connection with the Noteć and Warta rivers). This connection was complemented by a road leading to Greater Poland and Silesia, i.e., the territories of the Polish state formed in the 10th century.² The River Parsęta connected the administrative centre located away from the coast and the fishing and trade centre at the mouth of the river. The economic and trade development of Kołobrzeg took place in the 13th and 14th centuries when the city became an increasingly strong centre in the Hanseatic Union. In the 18th century, when Kołobrzeg came under Prussian rule, the construction of port fortifications began due to the establishment of a battleship shipyard.³

Thus, from its founding to the beginning of the 19th century, the functional structure of Kołobrzeg was marked by two main areas: the militarized port and salterns, as well as the central, also fortified, part of the city constituting the administrative and residential area. Extensive fortifications impeded the natural spatial expansion of Kołobrzeg until their demolition in 1873, because the outer, partially forested, belt surrounding the fortifications was to remain empty, as they were to be floodplains in the event of a city siege (Kroczyński, 1993).

At the beginning of the 19th century, the spatial structure of Kołobrzeg was enriched by another element: in 1841, a seaside resort. It was located directly in the coastal belt, initially without direct links to the rest of the city. But by the end of the 19th century, the relationship between the districts had already become clear: the centre was formed by extending the Old Town into the post-fort areas, and its connection with the port was rope-like based on today's Portowa Street, Wojska Polskiego Avenue, Armii Krajowej Street. The downtown's contact with the resort was in the form of a strip of greenery along the seaside promenade, which stimulated the development of both districts along the coast. In

² An important element of this process was Mieszko I converting to Christianity in 966, which allowed the various Slavic tribes to unite: the Polans in Greater Poland, Masovia, and Eastern Pomerania. In the following years, Mieszko I annexed Western Pomerania, Silesia and Vistulans in Lesser Poland.

³ The earliest was the Mouth Lair located on the right bank of the River Parsęta at the site of today's lighthouse

contrast, the links between the spa and the port, also due to spatial proximity, were somewhat weaker and were based on today's Mickiewiczza, Towarowa and Spacerowa streets.

Forests and parks emphasized the distinctiveness of individual districts, creating a kind of buffer area between the health resort, the port, and the city. The city's blocks were further isolated by the railway line, which ran to the port and its southern branch, which — for strategic reasons — ran between the city and the coast. The railway station, opened in 1859, between the Old Town/fortress and the spa district separated the town from the health resort and improved access to both parts of Kołobrzeg. Its impact on the urban tissue, resulting from the central location in the tripartite urban organism, began to manifest itself at the end of the 19th century, several dozen years after the fortifications had been demolished. As part of the tri-partite functional-spatial structure, a suburb developed on the left bank of the River Parsęta, which did not develop its centre and did not play a significant role in the described network. Therefore, it was decided not to include this area in the study.

2.1. Old Town

Although Kołobrzeg is treated as a seaside town, the Old Town was built away from the shoreline, as salt production was the primary city-forming factor. The Lübeck Law, on which the city was founded, determined that Kołobrzeg would be structured on a rectangular street grid, with the Town Hall in the centre of the rectangular market, adjacent to the main road leading to the port through the Münde gate. Since the 14th century, the dominant feature has been a huge gothic collegiate church in the adjacent square, with the whole area protected by the city walls with a moat and the River Parsęta on the western side. Most of the streets ran perpendicular to it, Katedralna Street (former Dom Strasse), Narutowicza/Ratuszowa Street (former Linden Strasse) and Gierczak Street (former Schlieffen Strasse). Located here were city offices, shops and artisan workshops: coopers, blacksmiths, shoemakers, warehouses and a mill. The modern fortifications and their subsequent Prussian transformations perpetuated the medieval urban layout, and the lack of expansion possibilities determined the intensive development of the blocks. The 19th-century transformations in the northern part of Kołobrzeg led to greater importance being given to the streets running parallel to the river towards the port — Armii Krajowej Street (formerly Munder Strasse, Sattler Strasse), so although the street layout remained the same, their spatial hierarchies changed.

The market square, with its town hall and adjacent cathedral, served as the central function of the area.

With the city losing its status as a fortress in 1872,⁴ it began to spread into areas formerly restricted by fortifications. However, the military garrison for which barracks were built in Przedmieście Radzikowskie was still preserved. The city walls were first demolished on the west side, which allowed Armii Krajowej Street (former Munder Strasse) to extend towards the port. The moat surrounding the Old Town was filled in and designated for development, and by 1900 the last fragments of the fortifications had been demolished (in the area of today's Łopuskiego Street and Jana Pawła II Avenue). Representative thoroughfares and new building blocks were built in their place. The remains of extended lunettes and ravelins were adapted to small, green spaces and squares. On the southeast side, the fortifications were transformed into green spaces, thus preserving the outline of the fortress.

The introduction of spatial connections between the Old Town and the new downtown united the two parts. Nonetheless, they retained their distinct street network as well as the types of buildings and density of the residential areas. These links were disrupted after 1945, when about 90% of the buildings were destroyed during military combat in Kołobrzeg, (Łazarewicz, Klim, 2019) and it was not until the 1980s when the restoration of the Old Town was carried out.⁵

2.2. Port

The Kołobrzeg Port, located at the mouth of the River Parsęta, developed in connection with the salt trade and fishing, and is essentially the most stable element in Kołobrzeg. However, its role has changed along with the economic situation of the city and region: the salt trade and fishing lost their international importance, and a military presence connected to the city fortifications favoured the development of shipyards and port facilities and their inclusion in the defence system of Kołobrzeg (Gaziński, 2017, p. 24). Modernization in the 1840s played an important

⁴ The decision to demolish the Kołobrzeg Fortress can be found in article VI of the act of the Reich from 30 May 1873.

⁵ The changes in restoring the Old Town in Kołobrzeg were initiated by the architect Michał Witwicki from the Międzyresortowa Komisja ds. Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich (Interdepartmental Commission on Revalorisation of Cities and Old-Town Ensembles) on the basis of architectural plans preceded by archeological research. The new buildings were to stand on the medieval street network, and their appearance was to be based on medieval buildings.

role. It was then that the construction of a new stone pier was started, and afterwards, the port channel was deepened and the quays were strengthened. The bringing of a railroad to the port contributed to the increase in transport capacity. In the following years, a fishing basin was built between Salt Island and the port, accommodating 30 boats (including deep-sea vessels) and 70 boats. In addition, a lighthouse was built, which became the focal point of the district.

The development of fisheries resulted in the opening of a fish processing plant, producing mainly for export. The port's trade turnover, economic importance, and development also increased, reaching their peak in the interwar period due to the spa. The port space included a separate winter pool and a commercial section with the necessary infrastructure of granaries, elevators, cranes. In the western part, there were four pools — fishing, parking, boating and sports. In addition, it was used for bulk transshipment, so storage yards were built nearby. A passenger marina was located at the eastern quay on the waterfront.

To accommodate an increasing number of port workers during the interwar period, a residential district on the left side of the River Parsęta was built. Also, a series of terraced single-family houses was built in a simple and uniform style on Solna Island. The expansion of the port infrastructure and railway sidings created a specialized industrial district that was somewhat separated from the city, which extended past the River Parsęta and began to develop on its western side. The establishment of these districts as port facilities did not change the structure of Kołobrzeg.

The port district's importance led to rapid modernization of the route connecting it with the Old Town (today's Portowa, Wojska Polskiego, Armii Krajowej streets), although it did not gain a representative role. The port district continued to be developed after the destruction of the Second World War until the end of the 20th century, when port activities were reduced. Currently, Kołobrzeg's post-industrial areas are being revitalized for tourism purposes and a pilot project is underway in the industrial part of the port to activate commercial sea transport. This results from increased use of the railway siding along the main tourist communication artery in Kołobrzeg, which may lead to a collision of two functional areas.

2.3. Health resort

The beginning and the reason for the development of the spa in Kołobrzeg was the Prussian government's purchase of the salt works and its modernization. In addition, the virtues of the coastal climate, noticed by King Friedrich Wilhelm III in 1802, resulted in plans

to build a royal sea bathing facility in Kołobrzeg (Forderer, 2010). This was linked to the development of balneology in the early 19th century on the basis of medical breakthroughs regarding the natural advantages of the coastal location, combining the therapeutic benefits of brine, sea baths and microclimate (Forderer, 2010). The potential of Kołobrzeg was described in a book by Jan Henryk von Held entitled *Über das Meerbad bei Kolberg und die beste und wohlfeilste Art, sich desselben mit Nutzen zu bedienen*, (1803) (About sea bathing in Kołobrzeg and the best and cheapest way to use it with benefit). Under the influence of the growing interest in the new possibilities of the city, townspeople and fishermen gradually began to expand their own houses and build gastronomic facilities by the sea. The one-story thatched fishermen's huts covered with dunes were expanded by additional floors with rooms for guests. The beginning of the intensive development of the seaside spa district to the east of the port dates back to 1841, when the first saltwater health spa was built, owned by Dr Moritz (Moses) Behrend. Additionally, a so-called society house (Gesellschaftshaus) was built for guests which had a meeting room and a restaurant. In 1832, the City Beautification Society was established in Kołobrzeg, which in 1846 was transformed into a joint-stock company known as the Bathing Society in Kołobrzeg. (Heider et al., 2019, p. 96) It dealt mainly with the development of green areas and initiated the construction of seaside promenades, numerous avenues were marked out in the forest park. A viewpoint, Zakątek Królewski (Royal Corner), was also created on a small cliff, offering a charming view of the shoreline. In the following years, greenery was arranged along the road to the port and Fort Münde. Other bathing areas were built successively, with Familienbad in the centre and separate swimming pools for ladies and gentlemen on both sides of the pier at the western end of the spa buildings. All this dynamized the development of the resort, along the Baltic coast, which resulted from the preferences and needs of patients and the conditions of the fortress. After it was demolished, some of its elements were integrated with the greenery; for example, the slopes of the fortifications were planted with greenery or parts of ravelins in the northern part were incorporated into park areas. Rodziewiczówny street (former Park Strasse), laid out in 1864 on the border of the seaside Strandpark and the resort, marked the northern border of the spa buildings. Most of the streets are perpendicular to the sea and towards the city, forming long rectangular blocks lined with trees. On the west side, compact buildings dominated by internal courtyards of tenement houses, housed guesthouses and health resorts, and their lower floors

served as service and recreation facilities. The following blocks were characterized by looser buildings with open courtyards and front gardens. To the east, detached and twin villas were built in the style of resort architecture, popular at the time on the coast of the North Sea and the Baltic Sea (cf. Schneider, W., Seegert, T., 2003; Grötz, S., Quecke, U., 2006). The characteristic features are picturesque blocks with varied rooflines, extended with wooden verandas, balconies and terraces with carved ornaments. The most impressive structure was located at the Strandschloss pier connected with the city of Kurbad (cf. Bothe, R., 1984), becoming the central point of the area.

During the First World War, Kołobrzeg remained outside the field of battle, but the spa facilities were transformed into a hospital. After the war, the health resort's infrastructure was supplemented by numerous tennis courts, and a hippodrome, which later also served as a racing track, and the general development of Kołobrzeg was largely concentrated in its southern part.

At the end of the Second World War, the health resort area had suffered the least damage. However, because modernism was the preferred architectural style in the Polish People's Republic, the new sanatoriums, often built next to historic buildings, represented this particular aesthetics, though many of these buildings have since been demolished. The development of tourism, especially in the 1980s, spurred development, and in the following years, guest houses, sanatoriums and holiday apartments were built next to the historical district. Thanks to the unique climate in Kołobrzeg, many facilities operate all year round, but a significant part is available mainly in the summer season. As a result, the urban sprawl (The phenomenon of urban sprawl in the coastal Tricity is described: Lipiński, J.L. (2015), has been somewhat camouflaged, with its negative effects accumulating at the height of the tourist season.

2.4. Downtown

The downtown area began to develop only in the second half of the 19th century, after the fortress was demolished in 1872. The new downtown streets and squares were laid out on the west side, where the existing street leading to the port district was widened and lengthened, and the representative Zwycięzców street (former Victoria Strasse) running parallel to it was led to the Theater Park. It began in the main square of the new district, which was the Kaiserplatz Park; this was an attractive junction between the Old Town, the spa, and the train station, to which Dworcowa Street (former Wilhelm Strasse) ran perpendicularly.

A new city centre began to form around these two squares as an extension and supplement to the historic Old Town. The expansion of the central district has not changed the urban system based on three areas.

The streets of the downtown area formed blocks of residential buildings that were similar to a square, dominated by townhouses with four stories and public buildings — post office, library, bank, court. The eastern part of the downtown was also developed, where new blocks of buildings were delineated on both sides of John Paul II Avenue (former Kummert Strasse). The trace of the former fortifications, despite the absorption of the area into the urban fabric, still remained legible as a zigzag grid of streets and characteristic green areas in the places of bastions and ravelins.

At the beginning of the 20th century, work began on improving the urban fabric. The plan from 1906 shows an interesting concept of urban development integrating the health resort district and the city centre by means of new railway lines. The railway line leading to the port was replaced with a new line on the west side of the city along the left bank of the River Parsęta. Moving the passenger station to the east and transforming it into the main station would allow the removal of the track separating both parts of the city. As a result, the development of the eastern part of the resort would accelerate and an additional connection with the Old Town would be created.

These plans were never implemented, most likely due to the outbreak of the First World War. The reconstruction of Kołobrzeg after the destruction of the Second World War introduced a new type of housing estate to the city centre, which did not respect the principles of historical urban planning (Bugalski, 2014, p. 214). Despite the maintenance of development within the boundaries of the previously delineated street grid, the settlement structure implemented since the 1960s introduced a completely new architectural and urban design quality, breaking up strings of frontages. Its lack of connection to the urban fabric was also due to the realization of housing needs at the expense of other urban functions. Also, the construction of the 1970s led to a reduction in the quality of the space, both in terms of urban planning and architecture: the new settlements greatly exceeded the scale of the existing buildings, and ignoring the historical layouts led to the formation of separate spaces that were not connected with the existing fabric of Kołobrzeg. The subsequent rebuilding of the Old Town in the current of retroversion led to the densification and partial reconstruction of the urban fabric (Fiuk, 2017,

p. 99). Nowadays, the intensification of developer construction, often refers to the historical street network, but is mainly aimed at satisfying the needs of seasonal tourists, which excludes residents from the centre and changes the functioning of Kołobrzeg as a whole.

3. PARKS IN THE SPATIAL STRUCTURE OF KOŁOBRZEG

An important role in the urban structure of Kołobrzeg is played by the greenery, which fills the area to a considerable extent (12.5%, mapadrzew.com) and acts both a buffer and a link between the functional areas of the city (On the role of greenery in resorts e.g.: Eidloth, V. (1996). The starting point for promenades and parks was the forest surrounding Kołobrzeg, which, after a replanting scheme involving laying lawns and marking out paths, was transformed into parks. The first park (today's theatre park) was established in the 1830s between the port district and the health resort. Its attractiveness was additionally increased by a theatre and cafes, along with modern recreational facilities, such as a rope park.

The seaside promenade, built in 1864, played a very important role, marking the border protecting the dunes with their vegetation strengthening the soil. In addition, the trees along the promenade acted as a windbreak, providing better conditions for patients on their walks. After the fortifications were removed, the promenade led to a park with an amphitheatre, in which the eastern fortifications of the Waldenschanze and Wolfsberg were also preserved. Next to it, Hinterpommerscher Reitenverein built a racetrack, proof that patients from higher social circles also came to Kołobrzeg. Additionally, there were large horticultural farms and — partly related to the barracks — sports grounds. The uniform saturation of the urban space with various types of greenery was achieved by building numerous small parks and squares of various sizes, as well as rows of trees. After the war, greenery was also introduced into the downtown modernist estates.

4. SUMMARY

Shaped in the course of development from the Middle Ages to the Second World War, Kołobrzeg's urban structure achieved a balance between three functionally different but also complementary districts: the downtown, the port and the spa. The devastation after World War II changed the focus of this layout, although in principle major urban centres were preserved. Initially, the port district became the

most important, providing jobs and being a major factor in economic development. The most dilapidated downtown, reduced to a small administrative centre, lost its importance, and its intensive development began only in the 1960s in the modernist style and was complemented in the next stage by the retroversial reconstruction of the Old Town. (Musiaka, Figlus and Szmytkie, 2021, p. 516) The 1960s also saw the restoration of spa functions, which, together with the dynamic development of tourism in the following years, intensified the development of the coastal strip towards the east.

From the beginning, the space of Kołobrzeg clearly revealed the characteristics of a network structure due to the functional relationships between the various areas. Although the Old Town, later connected to the downtown, served as the primary administrative centre, the 'reason' for its existence was the port. Thus, it can be said that the administrative centre served the port trade and fisheries, although the prestige of power would suggest other hierarchies. Similarly, it was the strategic importance of the port that led to the development of the garrison. The emergence of the resort expanded the networked urban system with another complementary centre and changed the relationship within it. Initially, there was little connection between the port and the resort, while the Old Town and the downtown area became more of a tourist attraction for summer visitors than a centre of power, although in turn it retained this role with regard to the daily functioning of the residents and the port. The discovery of the essential elements of Kołobrzeg's space enabled a better understanding of the principles of the city's development, and served as a point of reference for the valorisation of urban processes taking place after the Second World War. Hence, in reference to the main areas, the problems that violated the coherence of this system and that can also pose a threat to the integrity of the urban spatial-functional structure today have been signalled — only briefly.

Since the 1990s, successive transformations have become noticeable, resulting not only from previous shifts in the role of individual districts within the urban organism. The biggest changes are taking place within the port and shipyards with their attractive location by the sea. The disappearance of their activities has led to functional changes: there is intensive development of the area and its transformation into a marina. The Old Town in the current of retroversion has become mainly a tourist attraction, retaining administrative functions (see: Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M., 1986; Włodarczyk, B., 2009).

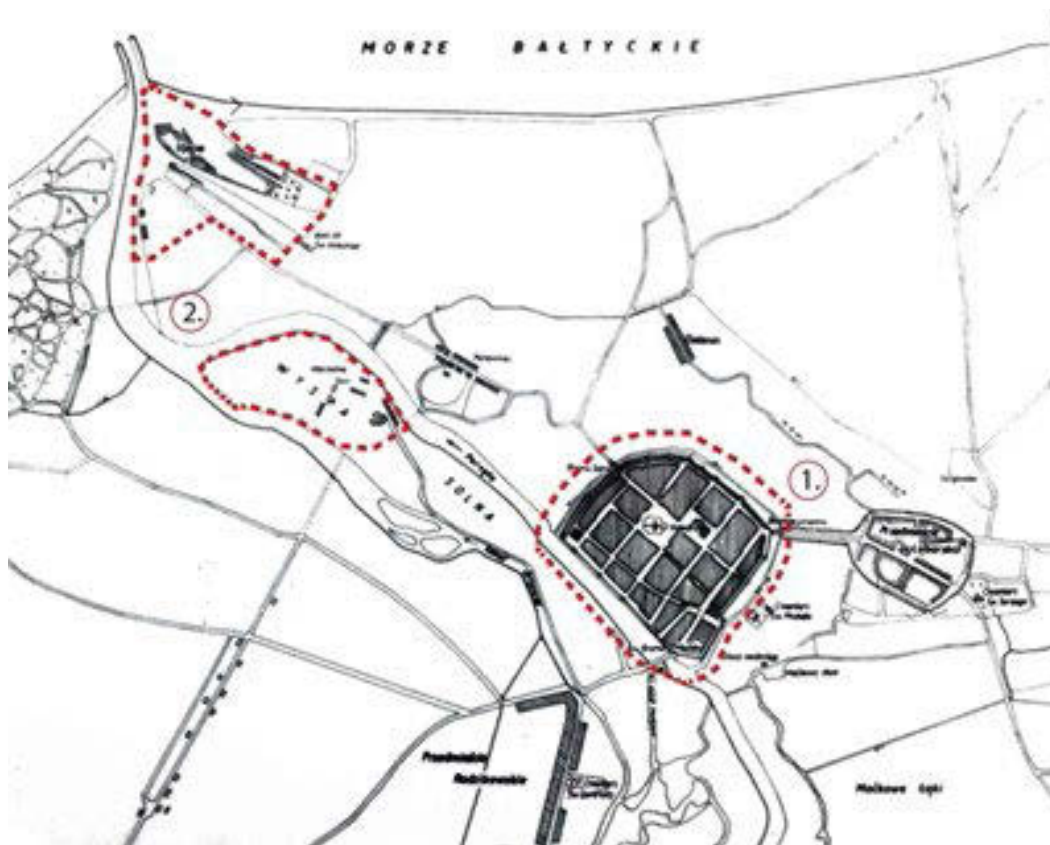
The city's largest and most profitable district has become a resort (cf. Ziegler, A., 2004. On the changing role of resorts see: *Kurstädte in der Neuzeit...*, 2021) with holiday apartment buildings often used only seasonally. The escalation of developer construction has led to the uncontrolled and excessive growth of one function, leading to an 'spillover' of the city to the southeast and west. In addition, the newly created urban and architectural fabric is devoid of individual local development features. Mono-functional suburban and tourist settlements also generate traffic problems, occupy valuable natural areas that have a direct impact on biodiversity and resort values.

5. RESULTS OF THE RESEARCH AND CONCLUSIONS

The ongoing processes of complementation and expansion of the urban fabric require an awareness of its constitutive features with their aesthetic and

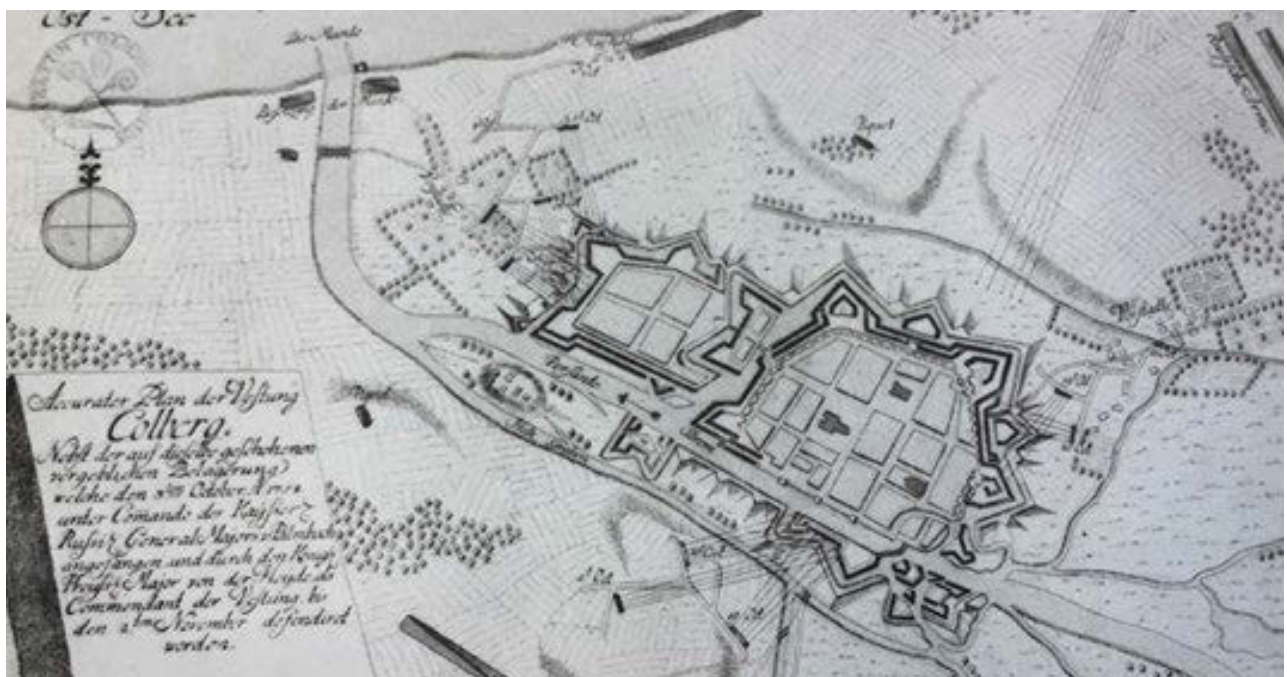
functional qualities, which can prevent the negative effects of the drawing trends. The permanence and flexibility of the urban structure, resulting from the spontaneously applied principles of harmonic development in the course of many historical changes, is threatened by urban-functional monoculture (Miedziński, 2014). The subordination of the city to tourism is a new situation in the history of Kołobrzeg, and the associated development challenges overlap with the still ongoing reconstruction and revitalization efforts (Węclawowicz-Bilska, 2019), in addition, these transformations are taking place in the face of climate and demographic change issues (Bizio, 2018).

The analysis demonstrates that the urban structure of Kołobrzeg with its network character is the basis for spatial-functional balance. Its preservation, taking into account the current needs of tourists and year-round visitors and residents, provides an opportunity to consciously realize the principles of sustainable development to which modern cities refer.



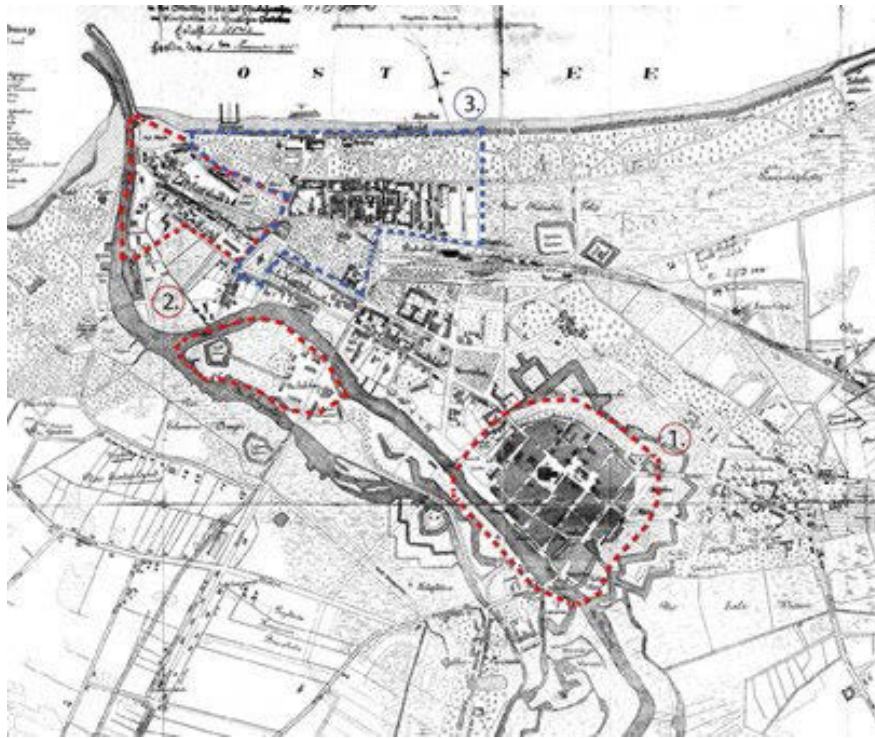
III. 1. Spatial structure of the city before the construction of fortifications 1. Old Town 2. Port. Source: A. Brechelke — based on documentation in the Archives of the West Pomeranian Voivodeship Conservator of Monuments in Koszalin: Bobiński, S. (1965) Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownie Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.

II. 1. Struktura przestrzenna miasta przed budową fortyfikacji. 1. Stare Miasto; 2. Port. Źródło: A. Brechelke — na podstawie dokumentacji Archiwum Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Koszalinie: Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownie Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.



III. 2. Plan of the fortress from 1758. Source: From the collection of the State Archives in Szczecin.

II. 2. Plan twierdzy z 1758 roku. Źródło: Zbiory Archiwum Państwowego w Szczecinie.



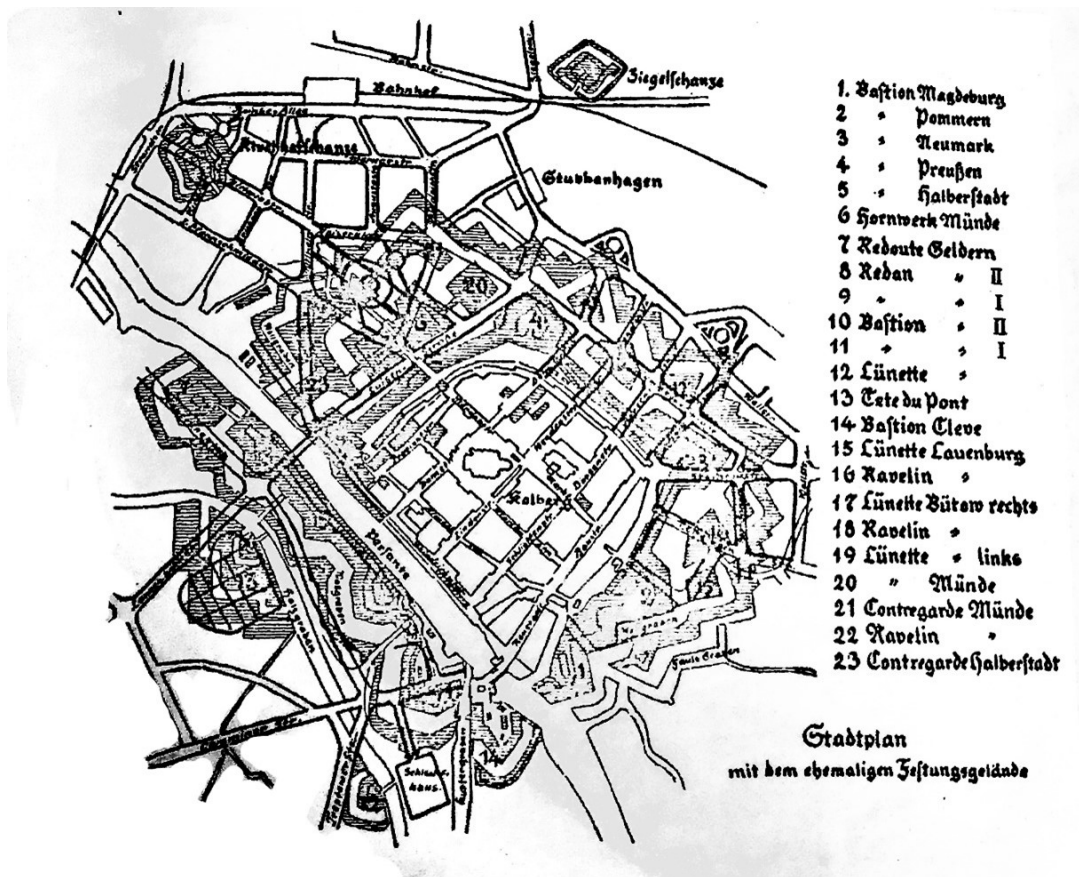
Ill. 3. Spatial structure of the city in the process of defortification 1892 1. Old Town 2. Port 3. Spa district. Source: A. Brechelke — Western Poland Map Archive. Accessed: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn._ZZK_23_102.jpg (accessed 01.03.2024)

Il. 3. Struktura przestrzenna miasta w trakcie defortyfikacji 1892 roku. 1. Stare Miasto; 2. Port; 3. Dzielnica uzdrowiskowa. Źródło: A. Brechelke — na podstawie Archiwum Map Zachodniej Polski: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn._ZZK_23_102.jpg (dostępne: 1.03.2024).



Ill. 4. Spatial structure of the city with a developed spa district and downtown, 1929 1. Old Town 1.1 Downtown 2. Port 3. Spa district 3.1 Development of the spa district. Source: A. Brechelke — based on SIP Kołobrzeg. Accessed: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (accessed 01.03.2024)

Il. 4. Struktura przestrzenna miasta z rozwiniętą dzielnicą uzdrowiskową i śródmieściem, 1929 rok. 1. Stare Miasto; 1.1 Śródmieście; 2. Port; 3. Dzielnica uzdrowiskowa; 3.1 Rozwój dzielnicy uzdrowiskowej. Źródło: A. Brechelke — na podstawie SIP Kołobrzeg: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (dostępne: 1.03.2024).



III. 5. Development of the urban fabric on the basis of the former fortifications surrounding the Old Town. Source: Documentation in the Archives of the West Pomeranian Voivodeship Conservator of Monuments in Koszalin: Bobiński, S. (1965) Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.

II. 5. Rozwój tkanki urbanistycznej na kanwie dawnych fortyfikacji okalających Stare Miasto. Źródło: Dokumentacja Archiwum Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Koszalinie: Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.



III. 6. Functional urban areas in the spatial structure of contemporary Kołobrzeg. 1) Old Town, 2) Port, 3) Spa district. Source: A. Brechelke.

II. 6. Funkcjonalne ośrodki miejskie w strukturze przestrzennej współczesnego Kołobrzegu. 1. Stare Miasto, 2. Port, 3. Dzielnica uzdrowiskowa. Źródło: A. Brechelke.

Tab. 1. Elements of functional and spatial structure at the turn of the century

Tab. 1. Elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej na przełomie wieków.

Date / Data	Port / Port	Old town / Stare Miasto	Health resort district / Dzielnica uzdrowiskowa	Greenery / Zieleń miejska
1255 rok	Relocation of fishermen to the Mouth district. Development of the fishing district and the modernization of the salinas / Przeniesienie rybaków do dzielnicy Ujście. Rozwój dzielnicy rybackiej i sukcesywna modernizacja salin.	Location city based on a rectangular grid with 16 blocks. / Miasto lokacyjne oparte na prostokątnej siatce ulic z 16 kwartałami.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
Turn of the 14th century / Przełom XIV i XV w. II. 1.	Transformations within the parcels / Rozpoczęcie przekształceń w obrębie parcel.	Expansion of the city by 100 m to areas located closer to the River Parsęta — additional 5 blocks / Ekspansja miasta o 100 m na tereny zlokalizowane bliżej Parsęty — dodatkowe 5 kwartałów.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
15th century / XV w.	Further development of the district / Dalszy rozwój dzielnicy.	Construction of city walls / Budowa murów miejskich.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
16th century / XVI w.	Further development of the district / Dalszy rozwój dzielnicy.	urban density of up to 80% / Zagęszczenie tkanki miejskiej, wypełnienie działek do około 80%		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
17th century / XVII w.	Fortification of the port / Fortyfikacja portu.	Transforming the city into a fortress / Przekształcenie miasta w twierdzę.	Fortress foreground / Przedpole twierdzy.	Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
18th century / XVIII w.	Expansion of port fortifications / Rozbudowa fortyfikacji portu.	Closure of the fortress / Zamknięcie twierdzy.	Fortress foreground — and elements of fortifications / Przedpole twierdzy — elementy fortyfikacji.	Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.

Date / Data	Port / Port	Old town / Stare Miasto	Health resort district / Dzielnica uzdrowiskowa	Greenery / Zieleń miejska
1st half of the 19th century / I połowa XIX w. II. 4.	Final fortification of the port. Closure of the salinas. Construction of the first sea bathing facilities / Ostateczna fortyfikacja portu. Zamknięcie salin. Budowa pierwszych zakładów kąpeli morskiej.	Modernization of the fortress / Modernizacja twierdzy.	First buildings in the resort district / Pierwsze budynki w dzielnicy uzdrowiskowej.	Adaptation of the Maikuhle forest for use as a resort. Delineation of the Strandpark along the dunes. / Adaptacja lasu Maikuhle na potrzeby uzdrowiska. Wytyczenie Strandparku wzdłuż wydm.
Second half of the 19th century / II połowa XIX w. II. 2.	Development of the port and the spa part of the district / Rozbudowa portu oraz uzdrowiskowej części dzielnicy.	Defortification of the city and expansion into the fortress foothills / Defortyfikacja miasta i ekspansja na tereny przedpoła twierdzy.	Expansion of development towards the east / Ekspansja zabudowy w kierunku wschodnim.	Creation of new squares, squares and parks that are remnants of the former fortress / Utworzenie nowych placów, skwerów i parków będących pozostałościami dawnej twierdzy.
1st half of the 20th century / I połowa XX w. II. 3.	Further expansion of the port and resort area / Dalsza rozbudowa portu i części uzdrowiskowej.	Development of the downtown fabric / Zagęszczenie tkanki śródmieścia.	Expansion of development towards the east / Ekspansja zabudowy w kierunku wschodnim.	New parks and squares. Complementing streets with rows and avenues of trees / Nowe parki i skwery. Uzupełnianie ulic szpalarami i alejami drzew.
1945 rok	Almost complete destruction of the urban fabric — 97,5% / Niemal całkowite zniszczenie tkanki urbanistycznej — 97,5%	Almost complete destruction of the urban fabric — 96% / Niemal całkowite zniszczenie tkanki urbanistycznej — 96%	Major destruction of the urban fabric — 90% / Duże zniszczenie tkanki urbanistycznej — 90%	Relatively preserved urban greenery / Względnie zachowana zieleń miejska.
second half of the 20th century / II połowa XX w.	Port reconstruction — focus on processing and fishing industries / Odbudowa portu — rozwój przemysł przetwórczego i rybnego.	Successive reconstruction of the district on the basis of the urban layout / Sukcesywna odbudowa dzielnicy.	Successive reconstruction of the district on the basis of the urban layout / Sukcesywna odbudowa dzielnicy na kanwie układu urbanistycznego.	Arrangement of existing park layouts / Porządkowanie istniejących założeń parkowych.
21st century / XXI w. II. 5.	decline in importance of the port. Construction of residential buildings and adaptation for tourism purposes / Spadek znaczenia portu. Budowa budynków mieszkalnych i adaptacja do celów turystycznych.	Construction of residential buildings and adaptation for tourism purposes / Intensyfikacja zabudowy i adaptacja do celów turystycznych.	Expansion of the summer resort in the eastern direction / Rozbudowa uzdrowiska-leśniska w kierunku wschodnim.	Arrangement of existing park layouts / Porządkowanie istniejących założeń parkowych.

Źródło: Autorzy. / Source: Original work.

1. WPROWADZENIE

Historyczne wydarzenia i procesy cywilizacyjne zachodzące w miastach zapisują się w ich przestrzeni ukazując charakter problemów, jakim musiały sprostać (Paszkowski, 2011). Przykładem miasta o interesującej, historycznie ukształtowanej strukturze przestrzennej jest Kołobrzeg, który rozwijał się w rozwidleniu między wybrzeżem Bałtyku a rzeką Parsętą w oparciu o trzy, ciągle jeszcze czytelne, ośrodki funkcjonalne. Są to śródmieście ze Starym Miastem w głębi ładu, port u ujścia rzeki oraz uzdrowisko wzdłuż morza. Ukształtowana struktura, stanowiąca swoisty palimpsest doświadczeń historyczno-architektonicznych, ukazuje logiczną harmonię i trwałość rozwiązań urbanistycznych. Zrozumienie struktury przestrzennej, opartej na wielowiekowych doświadczeniach, może stanowić inspirację i punkt odniesienia dla współczesnych projektów urbanistycznych, pomagając architektom i urbanistom sprostać współczesnym wyzwaniom zachowania oraz odbudowy charakteru i tożsamości miasta.

1.1. Cel i zakres pracy

W artykule zostaną omówione kluczowe elementy tworzące strukturę miejską Kołobrzegu, w której odrębne funkcjonalnie i przestrzennie obszary stworzyły harmonijny, zrównoważony⁶ organizm miejski. Podstawowym celem jest wskazanie, jak wyłoniły się konstytutywne ośrodki tego systemu i jakie relacje tworzyły się między nimi w procesie rozwoju historycznego. Powiązanie kluczowych elementów przestrzennych z ich zróżnicowanymi funkcjami wskazuje na integralność struktury miejskiej, której równowaga wiąże się z trwałością i elastycznością struktury urbanistycznej.

Struktura, która początkowo składała się z portu i starówki, rozwijających się od średniowiecza do połowy XX wieku, w połowie XIX wieku została uzupełniona przez powstanie uzdrowiska. Integral-

nym elementem całości są też założenia zieleni. Istotną cezurę stanowi koniec II wojny światowej, gdy w czasie walk o Kołobrzeg zostało zniszczone 90% zabudowy, a kolejne etapy odbudowy nie w pełni respektowały istniejącą tkankę urbanistyczną (Kondziela, 1998, s. 103).

W związku z tym ustalenie reguł historycznego systemu przestrzennego Kołobrzegu pozwala na uchwycenie i zrozumienie problemów współczesnego miasta. Rozpoznanie — dotychczas nie zbadanej — morfologii miejskiej jest celem samym w sobie, ponieważ stanowi podstawę dla weryfikacji decyzji planistycznych podejmowanych w procesie odbudowy po II wojnie światowej oraz przy tworzeniu współczesnych programów rozwoju Kołobrzegu.

Ze względu na rozległość tematu, ten ostatni problem nie został rozwinięty w artykule i jest jedynie zasygnalizowany jako przedmiot kolejnych badań. Również zagrożenia wynikające z naruszenia historycznej struktury miasta zostały tylko zasygnalizowane. Analiza powiązań między poszczególnymi ośrodkami Kołobrzegu doprowadziła natomiast do konstatacji, że można widzieć tu nie układ hierarchiczny, ale połączenia na zasadzie współdziałania i współzależności.

1.2. Stan i metody badania

Analiza struktury miejskiej Kołobrzegu, traktowanego jako studium przypadku, bazuje na założeniach morfologii miejskiej, wychodząc jednak poza jej klasyczne zastosowania. Za początek morfologii historycznej można uznać badania: Ratzel, F. (1882), Schlütter, O. (1899), a przede wszystkim: Hassert, K. (1907). Największe znaczenie mają jednak, nadal stosowane, teorie Michaela R.G. Conzena, w tym głównie: (1960). Jego badania jednak wychodziły od zabudowy pojedynczych działek, czego nie uwzględniono w przedstawionym artykule. W Polsce istotne znaczenie miały prace Kazimierza Dziewońskiego (1962). Historię badań morfologicznych w Polsce przedstawili Marek Koter i Mariusz Kulesza (2008). Istotną inspiracją interpretacyjną okazała się koncepcja miasta jako struktury sieciowej (Castells, 2007; patrz też: *Urban assemblages...*, 2010; Biłozor, A., Szuniewicz, K., 2008; Filip, A.J., 2015). Choć to *czym jest węzeł, konkretnie rzecz biorąc, zależy od rodzaju konkretnych sieci, o których mówimy* (Castells, 2007, s. 468), ta koncepcja pozwoliła jednak określić charakter zależności między poszczególnymi ośrodkami funkcjonalno-przestrzennymi. Pojęcie sieci w zasadzie nie zostało precyzyjnie zdefiniowane i jest używane nieco odmiennie w różnych dziedzinach, ale wspólną cechą jest istnienie różnego rodzaju węzłów

⁶ Należy podkreślić, że pojęcie „zrównoważony” nie odnosi się do współczesnej definicji „miasta zrównoważonego”, lecz określa jedynie zbalansowany, zharmonizowany, wzajemnie się uzupełniający system. Analizowany jest on za pomocą badań morfologicznych i porównawczych poszczególnych funkcjonalnych ośrodków miejskich. Do badań wykorzystano również analizę przestrzenną układu komunikacyjnego i zielonej infrastruktury, pozwalającej na wykazanie występującej w sieci komplementarności opartej na wzajemnym wykorzystaniu i przekształcaniu poszczególnych elementów struktury, wspierających wzajemne oddziaływanie. Relacje między zielenią i komunikacją a strukturą miejską podkreślone zostały w poszczególnych podrozdziałach artykułu.

i przepływów między nimi, które mogą mieć charakter materialny/fizyczny lub niematerialny (Gzell, 2006, s. 63–77). Węzły według Castellsa można utożsamiać z miejscami, których dokładna lokalizacja pozostaje płynna. Ich umiejscowienie w wymiarze przestrzennym związane jest z przydatnością danego obszaru dla miejskiej sieci. W artykule węzły zostały więc zinterpretowane jako wyodrębnione w tkance urbanistycznej funkcjonalne ośrodki miejskie o charakterystycznym układzie. Sieć, rozumiana jako zbiór wzajemnie zależnych węzłów, jest elementem łączącym poszczególne funkcjonalne ośrodki. Warto podkreślić, że większość badaczy odnosi pojęcie sieci do miast współczesnych, natomiast przedstawione analizy pozwoliły ustalić, że również miasto historyczne, tradycyjnie rozpatrywane jako układ hierarchiczny (centrum-peryferie), może ujawniać cechy struktury sieciowej.

Na podstawie badań *in situ*, kwerend, literatury, analizy materiałów ikonograficznych (mapy, pocztówki, plany, dokumenty planistyczne) określono trwałość układu przestrzennego, w którym zmieniały się hierarchie i powiązania poszczególnych elementów, w zależności od przemian historycznych i gospodarczych. Temu służyło też sięgnięcie do danych statystycznych. Jednocześnie interpretacja ma wskazać zależność między trwałością i elastycznością miejskiej struktury.

W artykule przedstawiono najważniejsze obszary funkcjonalno-przestrzenne, które w trakcie rozwoju Kołobrzegu wykształciły się jako funkcjonalne ośrodki miejskie. Omawiając materialne elementy tej struktury oraz ich przemiany historyczne, uwzględniono układ urbanistyczny z głównymi budynkami oraz system komunikacyjny, który stanowił kościec wyznaczający odrębność poszczególnych dzielnic, ale tworzył też integrującą sieć przepływów i powiązań między nimi. Obok infrastruktury komunikacyjnej, istotną rolę granic i łączników przestrzennych pełniły w Kołobrzegu kompozycje zieleni, które z tego względu zostały wydzielone i szerzej omówione.

2. KSZTAŁTOWANIE FUNKCJONALNYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH W KOŁOBRZEGU

Powstanie Kołobrzegu jako stolicy Pomorza Środkowego wiąże się z rozpoczętą w średniowieczu eksploatacją salin i handlem solą z wykorzystaniem dróg wodnych — na północ przez Morze Bałtyckie oraz od Parsęty w głąb lądu (w połączeniu z Notecią i Wartą). Uzupełniała je droga lądowa, prowadząca do Wielkopolski i na Śląsk, a więc tereny tworzącego się w X

wieku państwa polskiego⁷. Parsęta łączyła oddalone od wybrzeża centrum administracyjne oraz ośrodek rybacko-handlowy u ujścia rzeki. Rozwój gospodarczy i handlowy Kołobrzegu nastąpił w XIII i XIV wieku, gdy miasto stało się coraz silniejszym ośrodkiem w Związku Hanzeatyckim. W XVIII wieku, gdy Kołobrzeg znalazł się pod panowaniem Prus, rozpoczęto budowę umocnień portowych, ze względu na powstanie stoczni okrętów bojowych⁸. Od lokacji do początków XIX wieku strukturę funkcjonalną Kołobrzegu wyznaczały dwa główne ośrodki — zmilitaryzowany port i saliny oraz centralna, również ufortyfikowana część miasta, stanowiąca obszar administracyjno-mieszkaniowy. Rozległe umocnienia zablokowały naturalną ekspansję przestrzenną Kołobrzegu do czasu ich rozbiórki w 1873 roku, ponieważ zewnętrzny, częściowo zalesiony pas przyforteczny objęto zakazem zabudowy jako tereny zalewowe w przypadku oblężenia miasta (Kroczyński, 1993).

W początkach XIX wieku strukturę przestrzenną Kołobrzegu wzbogacił kolejny element: obok portu i starego miasta powstawał od 1841 roku nadmorski kurort. Został on zlokalizowany bezpośrednio w pasie nadmorskim, początkowo bez bezpośrednich powiązań z pozostałymi terenami. Ale już w końcu XIX wieku czytelne stały się relacje między poszczególnymi dzielnicami: centrum powstało przez rozszerzenie Starego Miasta na tereny poforteczne, a jego związek z portem miał charakter liniowy w oparciu o dzisiejszą ulicę Portową oraz aleje: Wojska Polskiego i Armii Krajowej. Kontakt śródmieścia z uzdrowiskiem miał charakter pasma zieleni wzdłuż nadmorskiej promenady, co stymulowało rozwój obydwu dzielnic wzdłuż wybrzeża. Natomiast powiązania uzdrowiska i portu, także ze względu na bliskość przestrzenną, były nieco słabsze i bazowały na dzisiejszych ulicach Mickiewicza, Towarowej i Spacerowej.

Czytelność poszczególnych elementów struktury miejskiej podkreślały lasy i parki, tworzące rodzaj buforowych obszarów między uzdrowiskiem, portem a miastem. Izolację części składowych miasta pogłębiała linia kolejowa, prowadząca do portu i jej południowa odnoga, prowadzona ze względów strategicznych między miastem a wybrzeżem. Otwarty w 1859 roku pasażerski dworzec kolejowy pomiędzy

⁷ Istotne znaczenie w tym procesie miało przyjęcie chrztu przez Mieszka I w 966 roku, co pozwoliło zjednoczyć ziemie plemion słowiańskich: Polan w Wielkopolsce, Mazowszan na Mazowszu i Pomorzan na Pomorzu Wschodnim. W kolejnych latach Mieszko I przyłączył Pomorze Zachodnie, Śląsk i ziemię Wiślan w Małopolsce.

⁸ Najwcześniej powstał Szaniec Ujście zlokalizowany na prawym brzegu Parsęty w miejscu dzisiejszej latarni morskiej.

obszarem starego miasta-twierdzy a dzielnicą uzdrowiskową z jednej strony rozdzielał miasto i uzdrowisko, z drugiej zaś ułatwiał dostęp przyjezdnych do obu części Kołobrzegu. Jego wpływ na tkankę miejską, wynikający z centralnego położenia w trójdzielnym organizmie miejskim, zaczął się ujawniać w końcu XIX wieku, kilkadziesiąt lat po likwidacji obwarowań. W ramach trójdzielnej struktury funkcjonalno-przestrzennej na lewym brzegu Parsęty rozwijało się przedmieście, które nie wykształciło swojego centrum i nie pełniło znaczącej roli w opisywanej sieciowości. W związku z tym zdecydowano o nieuwzględnieniu tego obszaru w badaniach.

2.1. Stare Miasto

Choć Kołobrzeg jest traktowany jako miasto nadmorskie, to Stare Miasto powstało w oddaleniu od linii brzegowej. Lokacja na prawie lubeckim wyznaczyła tkankę miejską w oparciu o prostokątną siatkę ulic, z ratuszem pośrodku prostokątnego rynku, przylegającego do głównego traktu prowadzącego do portu przez wylotową bramę miejską Munde. Od XIV wieku dominantę stanowiła ogromna kolegiata gotycka na sąsiednim placu, a całość chroniły mury miejskie z fosą i od zachodu rzeka Parsęta. Prostopadle do niej biegła większość ulic, przy których zlokalizowano urzędy, sklepy i warsztaty rzemieślnicze: bednarskie, kowalskie, szewskie, magazyny oraz młyn. Nowożytnie fortyfikacje i ich późniejsze pruskie przekształcenia utrwaliły średniowieczny układ miejski, a brak możliwości rozbudowy determinował intensywną zabudowę kwartałów. Dziewiętnastowieczne przekształcenia w północnej części Kołobrzegu doprowadziły do tego, że większe znaczenie zyskały ulice biegnące równolegle do rzeki w stronę portu, m.in. ulica Armii Krajowej (daw. Munder Str., Sattler Str.), choć więc układ ulic pozostał niezmienny, to zmieniły się ich hierarchie przestrzenne. Funkcję centralną dla tego obszaru pełnił rynek z ratuszem i przyległą katedrą.

Wraz z utratą statusu twierdzy w 1872 roku⁹ rozpoczęła się ekspansja miasta na dawne tereny ograniczeń fortecnych. Rozbiórkę murów miejskich rozpoczęto od zachodniej strony, przedłużając ul. Armii Krajowej (daw. Munder Str.) w kierunku portu. Fosę okalającą Stare Miasto zasypano i przeznaczono pod zabudowę, a do 1900 roku zniwelowano ostatnie fragmenty fortyfikacji (w rejonie dzisiejszej ulicy Łopuskiego i alei Jana Pawła II). Na ich miejscu powstały reprezentacyjne arterie i nowe kwartały zabudowy. Pozostałości wysuniętych lunet

i rawelinów zaadaptowano na małe zielone place i skwery. Od strony południowo-wschodniej fortyfikacje zostały przekształcone na planty, zachowujące w planie zarys twierdzy. Nadal zachowano garnizon wojskowy, dla którego zbudowano koszary na Przedmieściu Radzikowskim.

Wprowadzenie połączeń przestrzennych między Starym Miastem a nowym śródmieściem zjednoczyło obydwie części, które zachowały przy tym różnice układów komunikacyjnych oraz typy i gęstość zabudowy. Te związki zostały zakłócone po 1945 roku, gdy w trakcie walk o Kołobrzeg zostało zniszczone około 90% zabudowy (Łazarewicz, Klim, 2019), zaś odbudowę starówki w nurcie retrowersji zrealizowano dopiero w latach 80. XX wieku¹⁰.

2.2. Port

Port kołobrzegi usytuowany u ujścia Parsęty rozwijał się w związku z handlem solą oraz rybołówstwem i zasadniczo jest najbardziej stabilnym elementem w przestrzeni Kołobrzegu. Jego rola zmieniała się 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 Kołobrzegu (Gaziński, 2017, s. 24). Istotną rolę odegrała modernizacja w latach czterdziestych XIX wieku. Rozpoczęto wówczas budowę nowego kamiennego molo, a następnie pogłębiono kanał portowy i umocniono nabrzeża, otwarto stocznię. Do zwiększenia możliwości transportowych przyczyniło się doprowadzenie do portu linii kolejowej. W kolejnych latach między Wyspą Solną a portem powstał basen rybacki mieszczący 30 kutrów (w tym dalekomorskich) i 70 łodzi. Zbudowano latarnię morską, która stała się głównym punktem tej dzielnicy.

Rozwój rybołówstwa zaowocował otwarciem przetwórci rybnej, produkującej głównie na eksport. Obroty handlowe portu przy ujściu Parsęty, jego znaczenie gospodarcze i rozwój obszaru wzrosły też dzięki uzdrowisku i osiągnęły punkt kulminacyjny w okresie międzywojennym. Przestrzeń portu obejmowała wydzielony basen zimowy oraz część handlową z niezbędną infrastrukturą spichrzów, elewatorów, dźwigów. W zachodniej części znajdowały

⁹ O decyzji dotyczącej likwidacji Twierdzy Kołobrzeg informuje art. VI ustawy o Rzeszy z 30 maja 1873 roku.

¹⁰ Zmiany w odbudowie starówki w Kołobrzegu zainicjował architekt Michał Witwicki z rządowej Międzyresortowej Komisji ds. Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich. Założenie oparte było na pracach projektowych poprzedzonych badaniami archeologicznymi. Nowe budownictwo miało powstać na kanwie średniowiecznej sieci ulic, a jego wygląd wzorowany miał być na średniowiecznych kamienicach.

się cztery baseny — rybacki, postojowy, łodziowy i sportowy. Dodatkowo służyła ona do masowych przeładunków, powstały więc w pobliżu place składowe. Przy wschodnim nabrzeżu nad brzegiem morza ulokowano przystań pasażerską.

Dla coraz większej ilości pracowników portowych zbudowano w okresie międzywojennym dzielnicę mieszkaniową po lewej stronie Parsęty. Również na Wyspie Solnej powstała kolonia szeregowych domów jednorodzinnych o prostej, syntetycznej formie. Rozbudowa portowej infrastruktury i bocznic kolejowych stworzyła wyspecjalizowaną i nieco odseparowaną od miasta dzielnicę przemysłową, która przekroczyła granicę rzeki Parsęty i zaczęła się rozwijać po jej zachodniej stronie. Powstanie tych dzielnic jako zaplecza portowego nie wpłynęło na zmianę struktury Kołobrzegu.

Znaczenie dzielnicy portowej zdecydowało o tym, że po rozbiórce fortyfikacji najszybciej zmodernizowano trasę łączącą ją ze Starym Miastem (dzisiejszy ciąg ulic — Portowej, alei Wojska Polskiego i ulicy Armii Krajowej), choć nie uzyskała ona roli reprezentacyjnej. Dzielnica portowa była rozwijana także po zniszczeniach II wojny światowej, do końca XX wieku, gdy redukowano zadania portu. Obecnie jego poprzemysłowe tereny są poddawane rewitalizacji z przeznaczeniem na turystykę, ale też w przemysłowej części portu trwa pilotażowy projekt aktywizacji handlowego transportu morskiego. Wiąże się to z większym wykorzystaniem bocznic kolejowej, wiodącej wzdłuż głównej turystycznej arterii komunikacyjnej Kołobrzegu, co może doprowadzić do kolizji dwóch obszarów funkcjonalnych.

2.3. Uzdrowisko

Początkiem i zarazem przyczyną rozwoju uzdrowiska w Kołobrzegu było wykupienie przez rząd pruski warzelni soli i poddanie jej modernizacji. Dodatkowo dostrzeżone w 1802 roku przez króla Fryderyka Wilhelma III walory nadmorskiego klimatu zaowocowały planami wybudowania w Kołobrzegu królewskiego zakładu kąpiei morskich (Forderer, 2010). Wiązało się to z rozwojem balneologii w początkach XIX wieku, na bazie przełomowych odkryć medycznych dotyczących naturalnych walorów nadmorskiego położenia, łączącego lecznicze korzyści solanki, kąpiei morskich i mikroklimatu (Forderer, 2010). Potencjał Kołobrzegu został opisany w książce Jana Henryka von Helda zatytułowanej *O kąpiei morskiej w Kołobrzegu i najlepszym i najtańszym sposobie z pożytkiem stosowania tejże*. Pod wpływem rosnącego zainteresowania nowymi możliwościami miasta, mieszczanie oraz rybacy zaczęli rozbudowywać swoje domy oraz budować obiekty gastronomiczne przy morzu.

Zasłonięte wydrami, parterowe, kryte strzechą chaty rybackie powiększono o dodatkowe piętra z pokojami dla gości. Początek intensywnego rozwoju nadmorskiej dzielnicy uzdrowskiej na wschód od portu wyznacza rok 1841, w którym powstało pierwsze sanatorium wykorzystujące solankę, należące do doktora Moritza (Mosesa) Behrenda. Dodatkowo powstał tam tzw. Dom Towarzystwa (Gesellschaftshaus) z salą spotkań i restauracją.

W 1832 roku zawiązano w Kołobrzegu Towarzystwo Upiększania Miasta, które w 1846 roku przekształciło się w spółkę akcyjną — Towarzystwo Kąpielowe w Kołobrzegu (Heider i in., 2019, s. 96). Organizacja zajmowała się przede wszystkim zagospodarowaniem terenów zielonych — zainicjowała budowę nadmorskich promenad, w parku leśnym wytyczono liczne aleje spacerowe. W kolejnych latach zaaranżowano zieleń przy drodze do portu oraz do fortu Ujście. Sukcesywnie powstawały kolejne kąpieliska, z Familienbad w centrum oraz osobnymi basenami dla pań i panów po obu stronach mola na zachodnim krańcu uzdrowiska. Wszystko to dynamizowało rozwój kurortu, rozwijającego się wzdłuż linii brzegowej Bałtyku, co wynikało zarówno z upodobań i potrzeb kuracjuszy, jak uwarunkowań twierdzy. Po jej likwidacji niektóre jej elementy zintegrowano z układami zieleni, na przykład obsadzono zielenią stoki fortyfikacji czy włączono części rawelinów w północnej części w obszarów parkowych.

Wytyczona w 1864 roku ul. Rodziewiczówny (daw. Park Str.) na granicy nadmorskiego Strandpark i kurortu wyznaczała północną granicę zabudowy uzdrowskiej. Większość ulic została poprowadzona prostopadle do morza i w kierunku miasta, tworząc długie prostokątne kwartały obsadzone szpalerami drzew. Od strony zachodniej dominowała zwarta zabudowa z wewnętrznymi dziedzińcami kamienic, w których mieściły się pensjonaty i uzdrowiska, a ich dolne kondygnacje pełniły funkcję usługową i rekreacyjną. Kolejne kwartały charakteryzowały się luźniejszą zabudową z otwartymi dziedzińcami i przedogródkami. Najdalej na wschód powstawały wolnostojące i bliźniacze wille, budowane w stylu architektury kurortowej, popularnej wówczas na wybrzeżu Morza Północnego i Bałtyku (por. Schneider, W., Seegert, T., 2003; Grötz, S., Quecke, U., 2006). Cechami charakterystycznymi są malownicze bryły o urozmaiconej linii dachów, rozbudowane wieloma drewnianymi werandami, balkonami, tarasami ze snycerskimi ornamentami. Najbardziej okazałym obiektem był umieszczony przy molo Strandschloss, połączony z miejskim Kurbad (por. Bothe, R., 1984), stając się centralnym punktem tego obszaru.

W czasie I wojny światowej Kołobrzeg pozostał poza obszarem walk, jednak obiekty uzdrowiskowe przekształcono na potrzeby lazaretu. Po wojnie infrastrukturę uzdrowiska uzupełniły liczne korty tenisowe, hipodrom, później pełniący również rolę toru wyścigowego, a ogólny rozwój Kołobrzegu był skupiony w znacznej mierze w jego południowej części.

W czasie walk w końcu II wojny światowej część uzdrowiskowa została najmniej zniszczona. Ponieważ jednak w czasach PRL-u preferowano stylistykę modernistyczną, w tej estetyce powstawały nowe sanatoria obok zabytkowych budynków, ale też wiele z nich zostało zburzonych. Rozwój turystyki, szczególnie od lat 80. XX wieku wpłynął na intensyfikację zabudowy, a w kolejnych latach obok historycznej dzielnicy powstawały kolejne tereny z pensjonatami, sanatoriami i apartamentami wypoczynkowymi. Specyfika klimatyczna Kołobrzegu spowodowała, że wiele obiektów działa przez cały rok, jednak znaczna część jest dostępna głównie w sezonie letnim. W związku z tym nieco zakamuflowane zostało zjawisko o charakterze *urban sprawl*. Zjawisko *urban sprawl* w nadmorskim Trójmieście opisuje Lipiński, J.L. (2015), z jego negatywnymi zjawiskami, kumulującymi się w okresie napływu turystów.

2.4. Śródmieście

Obszar Śródmieścia zaczął się rozwijać po decyzji o zniesieniu twierdzy w 1872 roku. Wytyczanie nowych ulic i placów Śródmieścia zaczęto od zachodniej strony, gdzie poszerzono i przedłużono istniejącą ulicę prowadzącą do dzielnicy portowej oraz wytyczono równoległą do niej reprezentacyjną arterię ul. Zwycięzców (daw. Victoria Str.) wiodącą do uzdrowiskowego Theater Park. Wychodziła ona z głównego placu nowej dzielnicy, którym był parkowy Kaiserplatz. Stanowił on atrakcyjny punkt między starym miastem, uzdrowiskiem i dworcem, do którego wiodła prostopadła ul. Dworcowa (daw. Wilhelm Str.). Wokół tych dwóch placów zaczęło się tworzyć nowe centrum miasta jako przedłużenie i uzupełnienie historycznej starówki. Rozszerzenie dzielnicy centralnej nie zmieniło systemu miejskiego opartego na trzech obszarach.

Ulice Śródmieścia tworzyły zbliżone do kwadratu kwartały zabudowy mieszkaniowej, w której dominowały kamienice o czterech kondygnacjach i budynki użyteczności publicznej, takie jak: poczta, biblioteka, bank, sąd. Rozwijano również wschodnią część Śródmieścia, gdzie po obu stronach Alei Jana Pawła II (daw. Kummert Str.) wytyczono nowe kwartały zabudowy. Ślad dawnych fortyfi-

kacji, pomimo wchłonięcia terenów przez tkankę miejską, pozostał nadal czytelny jako zygzakowata siatka ulic oraz charakterystyczne zieleńce w miejscach bastionów i rawelinów.

Na początku XX wieku rozpoczęto prace nad korektą tkanki miejskiej. Plan pochodzący z 1906 roku ukazuje ciekawą koncepcję rozwoju urbanistycznego integrującego dzielnicę uzdrowiskową i Śródmieście, dzięki nowemu układowi linii kolejowych. Nitka kolejowa prowadząca do portu została zastąpiona nową linią po zachodniej stronie miasta wzdłuż lewego brzegu Parsęty. Przeniesienie dworca pasażerskiego na wschód i przekształcenie go na dworzec czołowy pozwoliłoby na likwidację torowiska rozdzielającego obie części miasta. W efekcie nastąpiłoby przyspieszenie rozwoju wschodniej części kurortu oraz powstałoby dodatkowe połączenie ze starym miastem. Te interesujące plany nie doczekały się realizacji, prawdopodobnie w związku z wybuchem I wojny światowej.

Odbudowa Kołobrzegu po ogromnych zniszczeniach II wojny światowej wprowadziła do Śródmieścia nowy typ zabudowy osiedlowej, która nie respektowała zasad historycznej urbanistyki (Bugalski, 2014, s. 214). Mimo utrzymywania zabudowy w granicach wcześniej wyznaczonej siatki ulic, struktura osiedlowa realizowana od lat 60. XX wieku wprowadziła zupełnie nową jakość architektoniczną i urbanistyczną, rozbijając ciągi pierzei. Brak jej powiązania z tkanką miejską wynikał także z realizacji potrzeb mieszkaniowych kosztem innych funkcji miejskich. Również budownictwo lat 70. XX wieku prowadziło do obniżenia jakości przestrzeni, zarówno pod względem urbanistycznym, jak i architektonicznym: nowe osiedla znacznie przewyższały skalą istniejącą zabudowę, a ignorowanie historycznych układów doprowadziło do wykształcenia wydzielonych przestrzeni, niepowiązanych z istniejącą tkanką Kołobrzegu. Kolejny etap odbudowy starówki w nurcie retrowersji doprowadził do zagęszczenia i częściowej rekonstrukcji tkanki miejskiej (Fiuk, 2017, s. 99). Współcześnie intensyfikacja budownictwa deweloperskiego nawiązuje często do historycznej sieci ulic, ale ma na celu głównie zaspokojenie potrzeb sezonowych turystów, co wyklucza mieszkańców z centrum i zmienia funkcjonowanie całego Kołobrzegu.

3. PARKI W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ KOŁOBRZEGU

Istotną rolę w strukturze miejskiej Kołobrzegu odgrywa zieleń, zajmująca 12,5% jego obszaru (<https://mapadrzew.com/>, dostępne: 19.04.2022),

pełniąc rolę zarówno bufora, jak łącznika między funkcjonalnymi obszarami miasta. O roli zieleni w kurortach, np: Eidloth, V. (1996). Pierwszy park (dzisiejszy park Teatralny) powstał w latach trzydziestych XIX wieku pomiędzy dzielnicą portową a uzdrowiskiem. Jego atrakcyjność podnosił ulokowany tu teatr oraz kawiarnie, a współcześnie urządzenia rekreacyjne, na przykład park linowy.

Największą rolę miała promenada nadmorska wytyczona w 1864 roku, wyznaczając granicę chroniącą wydmy z ich roślinnością umacniającą glebę. Drzewa wzdłuż promenady pełniły rolę wiatrochronu, co pozwalało kuracjom w większym zakresie korzystać ze spacerów zdrowotnych. Promenada prowadziła do parku z amfiteatrem, w którym zachowały się wschodnie umocnienia forteczne: Waldenschanze i Wolfsberg. Obok niego Hinterpommerscher Reitenverein założył tor wyścigowy, co wskazuje, że do Kołobrzegu przybywali także kuracjusze z wyższych kręgów społecznych. Dodatkowo istniały duże gospodarstwa ogrodnicze oraz — częściowo związane z koszarami — tereny sportowe. Równomierne nasycenie przestrzeni miejskiej różnego rodzaju układami zieleni nastąpiło dzięki zakładaniu licznych skwerów i placów o różnej wielkości, a także szpalerów drzew. Po zniszczeniach wojennych zieleni została wprowadzona także w obręb śródmiejskich osiedli modernistycznych.

4. PODSUMOWANIE

Ukształtowana w trakcie rozwoju od średniowiecza do II wojny światowej struktura urbanistyczna Kołobrzegu wypracowała równowagę między trzema funkcjonalnie różnymi, ale też uzupełniającymi się dzielnicami: śródmieścia, portu i uzdrowiska. Zniszczenia po II wojnie światowej zmieniły punkty ciężkości tego układu, choć w zasadzie główne ośrodki miejskie zostały zachowane. Początkowo najważniejsza stała się dzielnica portowa, zapewniając miejsca pracy i stanowiąc główny czynnik rozwoju gospodarczego. Najbardziej zniszczone Śródmieście, zredukowane do niewielkiego centrum administracyjnego, straciło na znaczeniu, a jego intensywna zabudowa rozpoczęła się dopiero od lat 60. XX wieku w stylu modernistycznym i była uzupełniona w kolejnym etapie retrowersyjną odbudową starówki (Musiaka, Figlus, Szmytkie, 2021, s. 516). W latach 60. XX wieku przywrócono też funkcje uzdrowiskowe, co razem z dynamicznym rozwojem turystyki w kolejnych latach zintensyfikowało zabudowę pasa przybrzeżnego w kierunku wschodnim.

Przestrzeń Kołobrzegu ujawniała od początku istnienia wyraźne cechy struktury sieciowej, ze względu

na funkcjonalne relacje między poszczególnymi ośrodkami. Choć Stare Miasto, połączone później ze Śródmieściem, wydawało się być najważniejsze hierarchicznie jako siedziba władz administracyjnych, to jednak „powodem” jego istnienia był port. Można więc powiedzieć, że centrum administracyjne obsługiwało handel i rybołówstwo portowe, choć prestiż władzy sugerowałby inne hierarchie. Podobnie to strategiczne znaczenie portu spowodowało rozwój garnizonu. Pojawienie się uzdrowiska rozszerzyło sieciowy układ miejski o kolejny ośrodek, na zasadzie jego uzupełnienia i jednocześnie zmieniło charakter relacji. Początkowo powiązania między portem a kurortem były niewielkie, natomiast Stare Miasto i Śródmieście stawało się dla letników bardziej atrakcją turystyczną niż centrum władzy, choć z kolei zachowało tę rolę w odniesieniu do codziennego funkcjonowania mieszkańców i portu.

Odkrycie zasadniczych elementów przestrzeni Kołobrzegu pozwoliło nie tylko zrozumieć zasady rozwoju miasta, ale też potraktować je jako punkt odniesienia dla waloryzacji procesów urbanistycznych dokonujących się po II wojnie światowej. Stąd też w odniesieniu do głównych obszarów zostały — jedynie skrótowo — zasygnalizowane problemy, które naruszyły spójność tego systemu i które również współcześnie mogą stanowić zagrożenie dla integralności miejskiej struktury przestrzenno-funkcjonalnej.

Od lat 90. XX wieku dają się zauważyć kolejne przemiany, wynikające nie tylko z dotychczasowych przesunięć roli poszczególnych dzielnic w obrębie organizmu miejskiego. Największe zmiany zachodzą w obrębie portu i stoczni z ich atrakcyjną lokalizacją nad morzem. Zanik ich działalności doprowadził do zmian funkcjonalnych: następuje intensywna zabudowa deweloperska tego terenu oraz przekształcanie go w marinę. Stare Miasto w nurcie retrowersji stało się głównie atrakcją turystyczną, zachowując funkcje administracyjne (patrz: Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M., 1986; Włodarczyk, B., 2009).

Największą i najbardziej dochodową dzielnicą miasta jest obecnie kurort-letnisko (por. Ziegler, A., 2004. O zmieniającej się roli kurortów, patrz: *Kurstädte in der Neuzeit...*, 2021) z czasowymi apartamentowcami użytkowymi często jedynie sezonowo. Eskalacja budownictwa deweloperskiego doprowadziła do niekontrolowanego i nadmiernego wzrostu jednej funkcji, prowadząc do „rozlewania” miasta w kierunku południowo-wschodnim i zachodnim. Dodatkowo nowo kreowana tkanka urbanistyczna i architektoniczna jest pozbawiona indywidualnych cech lokalnej zabudowy. Monofunkcyjne osiedla podmiejskie i turystyczne generują

też problemy komunikacyjne, zajmowane są cenne przyrodniczo tereny, mające bezpośredni wpływ na bioróżnorodność i walory uzdrowiskowe.

5. WNIOSKI

Trwające nieustannie procesy dopełniania i rozszerzania tkanki miejskiej wymagają świadomości jej cech konstytutywnych z ich walorami estetycznymi i funkcjonalnymi, co może zapobiec negatywnym skutkom rysujących się tendencji. Trwałość i elastyczność miejskiej struktury, wynikająca ze spontanicznie stosowanych zasad harmonijnego rozwoju w trakcie wielu zmian historycznych jest zagrożona monokulturą urbanistyczno-funkcjonalną (Miedziński, 2014). Podporządkowanie miasta turystyce jest nową sytuacją w historii Kołobrzegu, a związane z tym wyzwania rozwojowe nakładają się na ciągle trwające działania odbudowy i rewitalizacji (Węclawowicz-Bliska, 2019), w dodatku przemiany te dokonują się w obliczu problemów związanych ze zmianami klimatycznymi i demograficznymi (Bizio, 2018).

Przeprowadzona analiza uświadamia wyraźnie, że struktura miejska Kołobrzegu z jej sieciowym charakterem stanowi podstawę dla równowagi przestrzenno-funkcjonalnej. Jej zachowanie z uwzględnieniem aktualnych potrzeb turystów i całorocznych kuracjuszy oraz mieszkańców daje szansę na świadomą realizację zasad zrównoważonego rozwoju, do których odwołują się współczesne miasta.

REFERENCES

Archiwum Map Zachodniej Polski. Available at: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn_ZZK_23_102.jpg (accessed: 1.03.2024).

Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.

Biłozor, A., Szuniewicz, K. (2008), 'Struktura sieci powiązań w układzie miast i regionów', *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 3, Poznań: Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, pp. 7–19.

Bizio, K. (2018), 'Architektura obiektów rekreacyjnego zamieszkiwania pasa nadmorskiego Pomorza Zachodniego na przełomie XX i XXI w. Urbanizacja i komercjalizacja przestrzeni oraz ich wpływ na środowisko kulturowe i naturalne', *Środowisko mieszkaniowe*, 24, pp. 150–163.

Bothe, R. (1984), (Hrsg.): *Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung*, Berlin.

Bugalski, Ł. (2014), 'Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych', *Przegląd Zachodni*, 3(352), pp. 212–234.

Castells, M. (2007), *The Rise of the Network Society*, Malden: Wiley-Blackwell Publishers.

Conzen, M.R.G. (1960), 'Alnwick, Northumberland: a Study in Townplan Analysis', *The Institute of British Geographers*, 27.

Cramer, H. (1892), *Zur Geschichte der Saline zu Colberg und ein Gutachten Alexanders von Humboldt gegen Ende des 18. Jahrhunderts nebst Mitteilungen über Soolquellen in Pommern (hierbei eine Zeichnung)*, Halle.

Dziwowski, K. (1962), 'Zagadnienie typologii morfologicznej miast w Polsce', *Czasopismo Geograficzne*, 33(1), pp. 441–457.

Eidloth, V. (1996), 'Zur geschichtlichen Bedeutung von Grünflächen für Kurorte', *Denkmalpflege in Baden-Württemberg*, 25, pp. 57–66.

Filip, A. (2015), 'Miasto jako struktura sieci współzależnych', *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 217, pp. 97–114.

Fiuk, P. (2017), 'Transformacja dzielnic staromiejskich w Polsce i Niemczech po 1989/1990 roku', *Budownictwo i Architektura*, 16(1), pp. 99–108.

Gaziński, R. (2017), 'Zarys dziejów portu kołobrzesckiego w XVI–XVIII wieku', *Studia Maritima*, XXX, pp. 23–39.

Grötz, S., Quecke, U. (2006), *Balnea. Architekturgeschichte des Bades*, Marburg: Jonas Verlag für Kunst und Literatur.

Gzell, S. (2006), 'Miasto sieć i jego społeczność — ku konkretyzacji zapisów Nowej Karty Ateńskiej', *Nowe przestrzenie w mieście. Ich organizacja i funkcje*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, pp. 63–77.

Hassert, K. (1907), *Die Städte geographisch betrachtet*, Leipzig: Teubner.

Heider, R. et al. (2019), 'Nieco o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska — od przeszłości do teraźniejszości', *Otorynolaryngologia*, 18(3,4), pp. 94–100.

Kondziela, H. (1998), 'Założenia programowe i odbudowa Starego Miasta w Poznaniu i Kołobrzegu', *Odbudowa miast historycznych*, Elbląg: ICOMOS.

Koter, M., Kulesza, M. (2008), 'Zastosowanie metod conzennowskich w polskich badaniach morfologii miast' [in:] Kulesza M., (ed.), *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź, pp. 257–272.

Kroczyński, H. (1993), *Relikty nowożytniej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, Kołobrzeg: Kołobrzesckie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne.

Kulesza, M. (2008), *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Lipiński, J.L. (2015), 'Dyskurs metropolitalny na przykładzie Trójmiasta', *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 259, pp. 100–124.

Łazarewicz, C., Klim, A. (2019), *Morze i ziemia: antologia reportaży z Pomorza*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

Miedziński, M. (2014), 'Rozwój przestrzeni turystycznej i procesów urbanizacyjnych Kołobrzegu oraz problematyka utworzenia na jego bazie Miejskiego Obszaru

- Funkcjonalnego', *Rocznik Kołobrzegi*, Kołobrzeg: Wydawnictwo Reda.
- Musiaka, L., Figlus, T., Szmytkie, R. (2021), 'Models of morphological transformations of centres of the largest Polish cities after World War II', *European Planning Studies*, 29(3), pp. 511–535. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2020.1744529> (accessed: 24.11.2024).
- Paszkowski, Z. (2011), *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Kraków: Universitas.
- Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M. (1986), *Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich. Materiały pomocnicze do miejscowego planowania przestrzennego*, Warszawa: Instytut Turystyki.
- Ratzel F. (1882), *Anthropo-Geographie oder Grundzüge der Anwendung der Erdkunde auf die Geschichte*, J. Engelhorn, Stuttgart.
- Schlütter, O. (1899), *Die Grundrisse der Städte*, Berlin W. H. Kühl.
- Schneider, W., Seegert, T. (2003), *Pommersche Bäderarchitektur. Entstehung und Entwicklung. Ostseebad Binz, Heimat-Bild-Verlag, Gifhorn.*
- SIP Kołobrzeg. Available at: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (accessed: 1.03.2024).
- Urban assemblages. How actor-network theory changes urban studies* (2010), Farias, I., Bender, T. (eds.), New York: Routledge, Abingdon.
- Węclawowicz-Bilska, E., Wdowiarz-Bilska, M. (2019), 'Re-vitalisations in Polish Health Resorts vs. European Measures', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471(11).
- Włodarczyk, B. (2009), *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Ziegler, A. (2004), *Deutsche Kurstädte im Wandel. Von den Anfängen bis zum Idealtypus im 19. Jahrhundert (Europäische Hochschulschriften)*, Frankfurt am Main: Reihe XXXVII Architektur.