

# Formowanie układów osadniczych Aglomeracji Górnośląskiej w okresie wczesnego kapitalizmu na tle społeczno-gospodarczym



dr hab. inż. arch.  
**BARBARA STANKIEWICZ,**  
**PROF. PŚ**  
Politechnika Śląska  
Wydział Architektury  
**ORCID: 0000-0002-5421-9978**

Jaki wpływ na rozwój osadnictwa w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej miały procesy społeczno-gospodarcze zachodzące od XVIII wieku do przełomu wieków?

## Sytuacja polityczno-gospodarcza obszaru dzisiejszej Aglomeracji Górnośląskiej od XVIII wieku do lat 50. XIX wieku (1)

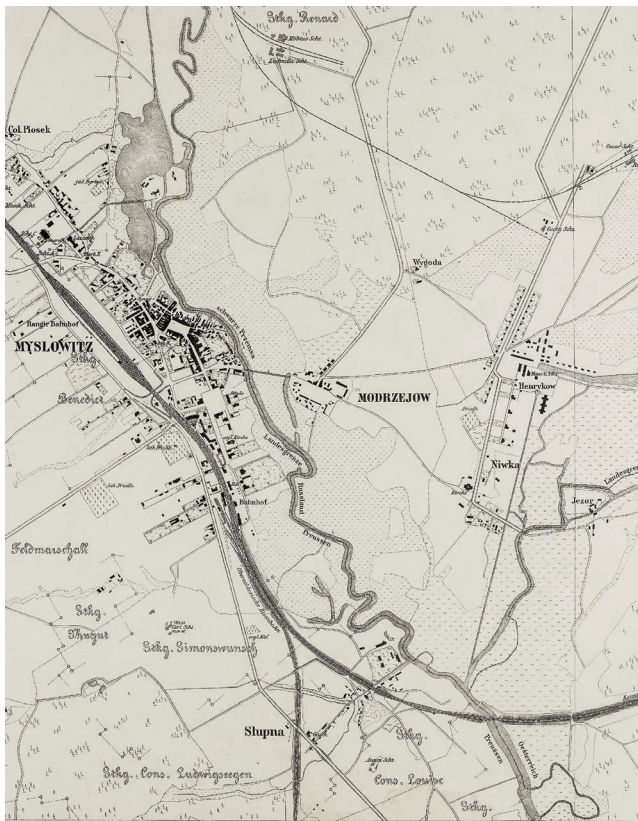
Pod koniec XVIII w. gospodarka ziem obecnej Aglomeracji Górnośląskiej opierała się na uprawie ziemi należącej do wielkiej własności ziemskiej. Miała ona swe korzenie jeszcze w czasach szlacheckich. Rozwijał się przemysł przetwórczy, gorzelnictwo i browarnictwo na skalę przemysłową. Reformy uwłaszczeniowe<sup>1</sup> umożliwiły tworzenie się społeczeństwa kapitalistycznego [2]. Wolność osobista uzyskana przez chłopów uruchomiła wzmoczone wychodźstwo chłopów do miast w poszukiwaniu zarobków i lepszego życia<sup>2</sup> [3]. Nowo powstające ośrodki o funkcji produkcyjnej miały charakter wieloprzemysłowy, zaczynał tworzyć się proletariatus, którego znaczną część stanowili chłopci. Z dawnego kupiectwa powstawała burżuazja, przybywali także kapitaliści z zagranicy. Z czasem wyższe warstwy rekrutowały

się głównie z ludzi pochodzenia niemieckiego czy żydowskiego. Dawni mieszkańcy miast stawiali się kapitalistycznym drobno-mieszczaństwem.

Przełom XVIII i XIX w. rozpoczął proces wyodrębniania się zakładów przemysłowych z dóbr ziemiańskich. Rodziny ziemiańskie, które związane były wówczas z rozwijającą się gospodarką, utworzyły grupę pionierów przemian industrializacyjnych. Właściciele zakładów przemysłowych, wywodzący się z arystokracji niemieckiej, przyczynili się do rozwoju przemysłu. Największą rolę w tym względzie odegrali: hrabiowie von Ballestrem, von Donnersmarckowie, von Schaffgotschowie, spadkobiercy Gieschego, przemysłowcy pochodzenia mieszczańskiego, np. Godula, Thiele-Winckler. Na ziemiach obecnego Zagłębia Dąbrowskiego budowali przemysł właściciele fabryk włókienniczych: Dietlowie i Schönowie oraz Lamprechtowie, uczestnicy branży chemicznej i papierniczej w Sosnowcu. Prężność gospodarcza wspo-



Rys. 1. Sieć kolejowa na fragmencie mapy Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1910 r. [9]



Rys. 2. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska na fragmencie mapy z 1880 roku, obejmująca Mysłowice oraz m.in. Modrzejów, Niwkę, Henryków (obecnie dzielnice Sosnowca). Na mapie widać obszar „Trójkąta trzech cesarzy” [13]

mnianych rodzin, sięganie do wzorców zachodnich, legły u podstaw znaczących przemian gospodarczych. Oni to bowiem sprowadzali zarówno nowoczesne urządzenia, jak i specjalistów różnych dziedzin. Podnosili standard życia przez budowę kolonii robotniczych, szpitale oraz kościołów [4].

Na przełomie XVIII/XIX w. zaczęto wprowadzać maszyny parowe do górnictwa, co zapoczątkowało działalność kopalń jako samodzielnie funkcjonujących zakładów. Już na początku XIX w. wykształcił się pierwszy zwarty okręg przemysłowy na południowo-wschodnim krańcu Prus. W latach 1800–1850 XIX w. utworzono większość późniejszych zakładów wieloprzemysłowych. Funkcjonowanie tak ogromnych jak na owe czasy inwestycji zaowocowało powiększeniem się klasy robotniczej. Proces powstawania i rozbudowy kolonii przyzakładowych można zaobserwować w każdej wsi, na której terenie powstał zakład pracy.

W owym okresie nastąpił również dynamiczny rozwój górnoląskiego przemysłu cynkowego, związany z bogatymi złóżami cynku i ołowiu w rejonie bytomskim<sup>3</sup>. Huty, dawniej rozrzucone w terenach lesistych, teraz koncentrowano w tworzącym się zagłębiu hutniczym i węglowym, gdzie powstawały wielkie osady przemysłowe, np. Zabrze, Siemianowice, Katowice. W latach 1819–1830 zbudowano Kronprinzstrasse (Drogę Następcy Tronu) łączącą Królewską Hutę z Gliwicami. Na odcinku od Poremby do Maciejowa dała ona początek dzisiejszej ul. Wolności w Zabrzu.

W latach 20. XIX w. Zagłębie Dąbrowskie zaopatrywało całe Królestwo Polskie w węgiel kamienny, stal i cynk. Podobnie jak w górnoląskiej części aglomeracji wystąpił tam proces żywiołowej urbanizacji, wzmocniony dodatkowo doprowadzeniem linii kolejowych.

Pod koniec lat 50. XIX w., po przerwie spowodowanej kryzysem gospodarczym i wojnami celnymi<sup>4</sup>, po wcześniejszej działalności Stanisława Staszica i Banku Polskiego [8], stworzono największe w Kongresówce zagłębie industrialne. Powstało ono głównie z terenów

Będzina i Dąbrowy, a nazwano je Zachodnim Okręgiem Przemysłowym. Nastąpił intensywny napływ kapitału, zwłaszcza niemieckiego i francuskiego, który miał otwartą drogę do imperium Romanowów. Powstanie kopalni Reden w Dąbrowie było impulsem dla wszechstronnego rozwoju zarówno wsi, jak i całego regionu w dalszych latach. Od 1806 r. oprócz kopalni zaczęły powstawać pierwsze budynki przyszłej kolonii robotniczej Reden, ukończonych w 1820 r. Było to racjonalistyczne założenie urbanistyczne, współtworzące do dzisiaj zasadniczą kanwę urbanistyczną Dąbrowy. W 1825 r. rozpoczęła pracę kopalnia Ksawery pod Będzinem, która dała początek dzielnicy o tej samej nazwie. Powstały wówczas również Mydlice – kolonia domków robotniczych, również przy kopalni węgla i hucie cynku Ksawery<sup>5</sup>. Od 1834 r. budowano największą w Królestwie Polskim hutę żelaza Bankowa w Dąbrowie. Stała się ona czynnikiem miastotwórczym – wieś przekształcała się w osadę przemysłową. Zarząd Górniczy sprowadził do pracy cudzoziemców z Saksonii. Na terenie Będzina, Sosnowca czy szczególnie Dąbrowy powstawały więc: kopalnie, huty, fabryki, przędzalnie i inne zakłady związane z przemysłem ciężkim oraz lekkim. Nastąpiły regulacje sieci drogowej wraz z utworzeniem monumentalnej osi widokowej eksponującej wzgórze kościelne w Gołonogu. W 1851 r. nastąpiła liberalizacja rynku rosyjskiego, który otworzył się na towary z Królestwa. Zniesiono granicę celną między Królestwem Polskim a Rosją, co spowodowało dalszy rozwój przemysłu w Zachodnim Okręgu Przemysłowym [5].

### Znaczenie budowy kolei żelaznej dla rozwoju przemysłu Górnoląskiego Okręgu Przemysłowego

Decydującym bodźcem rozwoju górnictwa węglowego była budowa linii kolei żelaznych. Pierwsze z nich powstały w latach 1845–1848, a ich budowa wywarła daleko sięgający wpływ na cały przebieg rozwoju Górnoląskiego Okręgu Przemysłowego. Już same koleje były bowiem konsumentem węgla, rozszerzały również zasięg możliwości zbytu surowca<sup>6</sup>. Z drugiej strony transport szynowy spowodował koncentrację hutnictwa żelaza blisko złóż węgla.

Rozwijające się połączenia kolejowe były także czynnikiem urbanizacyjnym, ponieważ zagęszczenie sieci kolejowej sprzyjało rozwojowi osadnictwa. Przybywali nowi pracownicy do przemysłu, dla których zakłady przemysłowe budowały kolonie robotnicze. Stały się one niejednokrotnie zaczątkiem nowych miejscowości – dzisiejszych dzielnic miast.

Od 1846 r. istniało połączenie z Berlina przez Frankfurt nad Odrą, Wrocław, Opole z Mysłowicami. Odcinek relacji Koźle – Gliwice – Zabrze – Świętochłowice – Katowice – Mysłowice miał decydujące znaczenie dla rozwoju Mysłowic, był także jednym z najistotniejszych impulsów procesu urbanistycznego w Katowicach w następnych latach [11].

W 1845 r. otwarto odcinek linii kolejowej z Opola do Świętochłowic przez Gliwice i Zabrze, przedłużenie trasy z Wrocławia. Ostatni jej fragment, kończący się w Mysłowicach, oraz nieistniejący już dworzec kolejowy w polach Małego Zabrzea oddano do użytku rok później. W 1846 r. została oddana bocznicą z Zabrze do kopalni Królowa Luiza i koksowni. W 1853 r. powstały Górnoląskie Koleje Wąskotorowe, które obejmowały osie: Racibórz – Gliwice – Katowice i Miasteczko Śląskie – Bytom – Ruda Śląska oraz relacje: Tarnowskie Góry – Gliwice – Rudy, Bytom Karb – Chorzów, Bytom – Miasteczko Śląskie. W 1854 r. otworzono pierwszą publiczną kolej wąskotorową Bytom Karb – Katowice Bogucice – Huta Wilhelmina, w Szopienicach połączone z siecią Górnoląskich Kolei Wąskotorowych. Kolej służyła do przewozu pracowników kopalni Giesche i poruszała się na trasie: Szopienice – Janów – Nikiszowiec – Giszowiec [12].

W 1847 r. w Zagłębiu Dąbrowskim Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, pierwsza linia kolejowa na ziemiach Królestwa Polskiego i druga w Imperium Rosyjskim, osiągnęła Żąbkowice, a w 1848 r. Maczki, które uzyskały też połączenie z Koleją Górnoląską poprzez odgałęzienie Kolei Krakowsko-Górnoląskiej ze Szczakowej do Granicy



Rys. 3. Pola Łagiewnickie na fragmencie mapy z 1916 roku [15]

(Maczki). Celem jej budowy było połączenie Warszawy z Zagłębiem. Po oddaniu w 1848 r. odcinka z Granicy do Szczakowej trzy linie: Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska (zabór rosyjski), Kolej Górnośląska (Prusy) i Droga Żelazna Krakowsko-Górnośląska (zabór austriacki) zbiegły się w Granicy (Maczki) w tzw. Trójkącie Trzech Cesarzy [14].

Za sprawą Towarzystwa Kolei Górnośląskiej w 1847 r., po wybudowaniu linii z Mysłowic przez Trzebinie, połączenie kolejowe uzyskał Kraków. W 1847 r. przeprowadzono przez Szczakową linię Górnośląsko-Krakowską<sup>7</sup> [6], co wzmocniło rozwój miasta, czyniąc ze Szczakowej ważny do dzisiaj węzeł transportowy. Po połączeniu z Koleją Warszawsko-Wiedeńską stał się również ważnym punktem przeładunkowym pomiędzy Austrią a Rosją i Prusami<sup>8</sup>. W 1848 r. powstało połączenie na trasie z Częstochowy do Szczakowej, a po 1859 r. połączenie z Żąbkowic Będzińskich przez Sosnowiec aż do Katowic [11].

### Przemiany osadnictwa w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym w I połowie XIX wieku pod wpływem rozwoju przemysłu (1)

Charakterystycznym przykładem przemian terenów rolniczych w przemysłowe są Łagiewniki (obecnie dzielnica Bytomia); na tych terenach wyrosło późniejsze miasto Królewska Huta (Chorzów). W latach 20. XIX w. założono kolonię Średniołagiewnicką. W 1842 r. zbudowano domy w tzw. Górnołagiewnickiej Ligocie Górnicy (Oberlagiewniker Berg Freiheit), które mieściły się na zachód od kolonii Erdmannswille. W 1843 r. wybudowano osiedle na górze Wandla (Wandelberg). Na terenie obszaru dworskiego Górnych Łagiewnik, wzdłuż drogi z Bytomia do Królewskiej Huty, powstała w 1845 r. kolonia Łagiewniki Południowe, a w 1827 r. założono kolonię Górnołagiewnicką, natomiast w połowie stulecia Nomiarki Średniołagiewnickie. Przy drodze z Królewskiej Huty do Zabrze, niedaleko Lipin, w latach 40. XIX w. wybudowano Pniaki Średniołagiewnickie.

Oprócz mniejszych i większych osiedli rozwijały się na terenach Łagiewnik tak duże osady jak Zgorzelec i Chropaczów. Wioski przemysłowe oraz powstające w nich kolonie robotnicze miały początkowo wiele cech zabudowań wiejskich, niemniej jednak nabierały charakteru osad przemysłowych, w których ludność zajmująca się wyłącznie rolnictwem była mniejszością [17].

Na obszarze dzisiejszych Katowic istniało kilka osad rolniczych. Graniczne daty przejścia od fazy ruralistycznej do fazy wczesnoprzemysłowej tego obszaru to 1756 r., kiedy po raz ostatni wytopiono żelazo w podopadającej Kuźnicy, i 1799 r., kiedy przystąpiono do jej przebudowy na nowoczesną hutę. Pierwsza połowa XIX w. to nowy okres w dziejach rolniczych osad: Rożdżenia, Szopieniec, Janowa i Dąbrówki Malej. Tutaj rozdził się oraz rozwijał przemysł cynkowy i węglowy.

Budowa Siemianowic Śląskich nastąpiła w XVIII w., po zakupie miejscowości przez rodzinę Henckel von Donnersmarck. Utworzone

zostały niewielkie osiedla w pobliżu kopalni, które w późniejszym czasie wchłonęły Siemianowice. Dynamizacja hutnictwa i górnictwa spowodowała wzrost liczby mieszkańców wsi.

Dzięki położeniu Mysłowic na styku granic trzech mocarstw europejskich, Prus, Rosji i Austrii, miasto stało się wielkim węzłem transportowym dla przemysłu i ruchu osobowego na skalę Europy, co skutkowało wzrostem jego pozycji jako ośrodka o dużym znaczeniu. W Mysłowicach założono jedno z pierwszych torowisk konnych na Śląsku, które służyły do transportu rud żelaza i węgla kamiennego z kopalń do hut, a których pozostałości w postaci szlaków drogowych i leśnych istnieją do dzisiaj, m.in. wzdłuż dzisiejszej ulicy 1000-lecia Państwa Polskiego.

Magnateria (Krzysztof Mieroszewski [19], wywodzący się z arystokracji niemieckiej: hrabiowie von Ballestrem [20], von Donnersmarckowie [21], spadkobiercy Gieschego czy von Schaffgotschowie [22]) oraz przemysłowcy pochodzenia mieszczańskiego (np. Karol Godula, von Tiele-Wincklerowie, August Borsig) [19], [20], [21], [22], [23], [24], którzy pod koniec XVIII w. i w I połowie XIX w. związali się z rozwijającą się gospodarką na obecnych ziemiach Aglomeracji Górnośląskiej, utworzyli grupę pierwszych przedsiębiorców przemysłowych, pionierów przemian industrializacyjnych. Czerpali ogromne zyski z rozwijającego się przemysłu, ale też przeznaczali znaczne sumy na stworzenie dobrych warunków dla pracujących w hutach, kopalniach i innych zakładach robotników. Podnosili standard życia przez budowę kolonii robotniczych, szpitali, kościołów, infrastruktury drogowej. Działalność magnatów przemysłu przyczyniała się do rozwoju miast. Od początku XIX w. szczególnie rozkwit zaczęły przeżywać: Bytom, Chorzów, Katowice, Mysłowice, tereny obecnych: Piekar Śląskich, Rudy Śląskiej, Siemianowic Śląskich oraz Zabrze. Rodziny magnackie przekształcały prywatne koncerny w wielkie spółki akcyjne zrzeszające przemysł ciężki i wchodzące w skład organizacji ogólnoniemieckich. Zaczęły pojawiać się związki monopolistyczne o zasięgu europejskim.

### Podsumowanie

Przełom XVIII/XIX w. to czas przemian, który objął wszystkie aspekty życia na terenie dzisiejszej aglomeracji. Górnictwo węgla i kruszców oraz hutnictwo żelaza i cynku, powstające na miejscowej bazie złóż surowców, stały się specjalnością okręgu górnośląskiego. Organizacyjnie wiele manufaktur jeszcze w I połowie XIX w. osiągnęło poziom przedsiębiorstw kapitalistycznych, nastąpiło upowszechnienie manufaktury zatrudniającej robotników najemnych. Szybki rozwój kapitalizmu w II połowie XIX w. był spowodowany uwłaszczeniem chłopów, rozwojem rynku wewnętrznego, wprowadzeniem innowacji technologicznych. Rozwój techniczny nabrał rozpędu i doprowadził do koncentracji przemysłu i kapitału. Reformy uwłaszczeniowe na obszarach wszystkich dawnych wsi monarchii pruskiej pozostawiały dawnym właścicielom wielkich własności ziemskich tzw. obszary dworskie. Te wyodrębnione tereny przetrwały niejednokrotnie aż do początków dwudziestolecia międzywojennego. Epoka reform agrarnych spowodowała nasilenie się migracji ludzi. Z Anglii przez Niemcy zaczęła docierać doktryna liberalizmu gospodarczego [5]. Wraz z zakładaniem kopalń i hut zmieniały się dotychczasowe granice oraz wygląd okalających je wsi. W połowie XIX w. rozwój osiedli robotniczych spowodował migracje wewnętrzne ludności śląskiej. Dzisiejsza aglomeracja leżała jednak przed pierwszą wojną światową w granicach dwóch państw, a jej mniejsza – wschodnia część, znajdująca się w Królestwie i zwana wówczas Zachodnim Okręgiem Przemysłowym, różniła się na niekorzyść. Nie było tutaj tak dużej koncentracji kapitału jak w części pruskiej, która była w XIX w. jednym z najnowocześniejszych regionów przemysłowych Europy. To tutaj miała miejsce najwyższa dynamika przemian i najwyższe tempo wzrostu gospodarczego, największe przeobrażenia krajobrazu. Mimo to do lat 50. XIX w. zespoły przemysłowe były jeszcze enklawami w wiejskim krajobrazie ówczesnego obszaru dzisiejszej aglomeracji. Przemiany ekonomiczne, w tym organizacja przemysłu, spowodowane napływem ogromnego kapitału,



Rys. 4. Górne oraz Średnie Łagiewniki na pocztówce z lat 1897–1900 [16]



Rys. 5. Trójkąt Trzech Cesarzy na pocztówce z 1898 roku [18]

oraz przemiany społeczne, sprzyjały dynamicznej urbanizacji regionu na skalę niemożliwą do osiągnięcia w dalszych okresach historycznych w dziejach Aglomeracji Górnośląskiej.

### Bibliografia

- [1] Barbara Stankiewicz, 2014, Dziedzictwo kulturowe przemysłu i struktur osadniczych w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej, Monografia 523, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- [2] Franciszek Serafin (red.), 1985, Z zagadnień unifikacji rolnictwa śląskiego i społeczno-zawodowej integracji ludności rolniczej [w:] Ziemie śląskie w granicach II Rzeczypospolitej. Procesy integracyjne, Katowice.
- [3] Witold Kula, 1983, Teoria ekonomiczna ustroju feudalnego, Warszawa.
- [4] Karol Górski, 2006, Społeczne podstawy kultury, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- [5] Adam Leszczyński, 2020, Ludowa historia Polski. Historia wyzysku i oporu. Mitologia panowania, Warszawa.
- [6] Teofil Jamroz, Eugeniusz Rączka, 1999, Johann Christian Ruberg: twórca technologii produkcji cynku na ziemiach polskich, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Przemysłu Hutniczego w Polsce, Katowice.
- [7] Norman Davies, 2020, Boże igrzysko. Historia Polski, Kraków.
- [8] Polski słownik biograficzny, 2003-2004, t. 42, Polska Akademia Nauk, Warszawa – Kraków.
- [9] Karte des Oberschlesischen Industriebezirks, <http://www.bytom.webd.pl/index.php?menu=mapy&podstrona=mapy> [dostęp: 01.06.2022].
- [10] [https://slaskie.fotopolska.eu/Myslowice/b81848\\_Mapy\\_i\\_plany.html?f=1853858-foto](https://slaskie.fotopolska.eu/Myslowice/b81848_Mapy_i_plany.html?f=1853858-foto) [dostęp: 14.06.2022].
- [11] Adam Dylewski, 2018, Historia kolei w Polsce, Belchatów.
- [12] Jakub Halor, 2006, 160 lat Kolei Górnośląskiej, Świat Kolei, 11/2006, Łódź.
- [13] [https://fotopolska.eu/Myslowice/b81848\\_Mapy\\_i\\_plany.html?f=1114678-foto](https://fotopolska.eu/Myslowice/b81848_Mapy_i_plany.html?f=1114678-foto) [dostęp: 01.06.2022].
- [13] Elżbieta Gondek, 1991, Zagłębie Dąbrowskie do 1945 r., Katowice.
- [14] Polska – koleje, Encyklopedia Gutenberga. [dostęp 01.06.2022].
- [15] [https://fotopolska.eu/Bytom/b306\\_Mapy\\_i\\_plany.html?f=131750-foto](https://fotopolska.eu/Bytom/b306_Mapy_i_plany.html?f=131750-foto) [dostęp: 14.06.2022].
- [16] [https://fotopolska.eu/Bytom/b470\\_Dzielnica\\_Lagiewniki.html?f=1414024-foto](https://fotopolska.eu/Bytom/b470_Dzielnica_Lagiewniki.html?f=1414024-foto) [dostęp: 14.06.2022].
- [17] Franciszek Serafin (red.), 1985, Z zagadnień unifikacji rolnictwa śląskiego i społeczno-zawodowej integracji ludności rolniczej [w:] Ziemie śląskie w granicach II Rzeczypospolitej. Procesy integracyjne, Katowice.
- [18] [https://slaskie.fotopolska.eu/Myslowice/b80179\\_Widokowki\\_z\\_Myslowice.html?f=839389-foto](https://slaskie.fotopolska.eu/Myslowice/b80179_Widokowki_z_Myslowice.html?f=839389-foto) [dostęp: 16.06.2022].
- [19] Arkadiusz Kuzio-Podrucki, 2010, Mieroszewscy. Między Śląskiem a Małopolską, Tarnowski Góry.
- [20] Rafał Kowalski, 1988, Dzieje rodu hrabiów von Ballestrem na Górnym Śląsku w latach 1798-1945, Ruda Śląska.
- [21] Arkadiusz Kuzio-Podrucki, 2003, Henckel von Donnermarkowice. Kariera i fortuna rodu, Bytom.
- [22] Arkadiusz Kuzio-Podrucki, 2007, Schaffgotschowie. Zmienne losy śląskiej arystokracji, Bytom.
- [23] Jan Dworak, 1995, Karol Godula. Pionier przemysłu cynkowego na Górnym Śląsku, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu, Związek Górnośląski, Koło Nowy Bytom w Rudzie Śląskiej, Opole-Ruda Śląska.
- [24] Arkadiusz Kuzio-Podrucki, 2006, Tiele-Wincklerowie. Arystokracja węgla i stali, Bytom.

DOI: 10.5604/01.3001.0015.9480

### PRAWIDŁOWY SPOSOB CYTOWANIA

Stankiewicz Barbara, 2022, Formowanie układów osadniczych Aglomeracji Górnośląskiej w okresie wczesnego kapitalizmu na tle społeczno-gospodarczym, „Builder” 9 (302). DOI: 10.5604/01.3001.0015.9480

**Streszczenie:** Praca pokazuje przemiany społeczno-gospodarcze obszaru dzisiejszej Aglomeracji Górnośląskiej od XVIII wieku, poprzez przełom wieków, do lat 50. XIX wieku, które wywarły wpływ na rozwój osadnictwa – kształtowanie się wczesnego kapitalizmu. Na tym tle pokazano główne czynniki rozwoju układów osadniczych pod przemożnym wpływem przemysłu i rozwoju sieci kolei. W sposób syntetyczny przedstawiono powstawanie osad przemysłowych, które

przekształcały się z czasem w miasta, oraz znaczenie wielkich własności ziemskich należących do magnatów przemysłowych, które pozostawiły widoczne do dzisiaj ślady w przestrzeniach Aglomeracji Górnośląskiej.

**Słowa kluczowe:** układy osadnicze, procesy społeczno-gospodarcze, wczesny kapitalizm, Aglomeracja Górnośląska

**Abstract:** FORMING SETTLEMENTS OF THE UPPER SILESIAN AGGLOMERATION IN THE PERIOD OF EARLY CAPITALISM ON THE SOCIO-ECONOMIC BACKGROUND. The work shows the socio-economic changes in the area of today's Upper Silesian Agglomeration from the 18th century, through the turn of the century, to the 1850s, which influenced the development of settlement – the formation of early capitalism. Against this background, the main factors in the development of settlement systems were shown, under the overwhelming influence of industry and the development of the railroad network. The formation of industrial settlements, which transformed into cities over time, and the significance of great land properties belonging to industrial magnates, which left traces in the spaces of the Upper Silesian Agglomeration, were presented in a synthetic manner.

**Keywords:** settlement systems, socio-economic processes, early capitalism, Upper Silesian Agglomeration

- <sup>1</sup> Na ziemiach polskich uwłaszczenie przeprowadzono: w Królestwie Polskim w 1864 r. i w zaborze pruskim w latach 1808–1872 [5].
- <sup>2</sup> Widoczny był wzrost różnicy między życiem w mieście a na wsi. W miastach zaczęły pojawiać się wodociągi i kanalizacja, a w latach 50. XIX w. oświetlenie gazowe. Przemiany ekonomiczne zdecydowanie stan szlachecki. Jednak nie urodzenie, a przedsiębiorczość zaczęły decydować początkowo tylko o majątku, a wkrótce o pozycji społecznej.
- <sup>3</sup> Ważnym wydarzeniem dla rozwoju przemysłu cynkowego było wynalezienie mufowej metody wytopu cynku (odkrycie J.Ch. Ruhberga w 1798 r.). Rudy ołowiu składowano wówczas na haldach [6].
- <sup>4</sup> Od 1818 r. car zezwolił na przywóz towarów bez cła z terenu Prus, co spowodowało że polscy wytwórcy nie byli konkurencyjni. W latach 1823–1825 trwała wojna celna z Prusami, zakończona podpisaniem konwencji: Prusy obniżyły cła na zboża, a Polacy na towary importowane z Prus [7].
- <sup>5</sup> Kolonia Mydlisce została założona w 1825 r. na terenach należących do mieszczan będzinińskich przy drodze ze Strzemieszyc do Będzina. Została wyburzona wraz z częścią kolonii Koszelew w latach 70. XX w.
- <sup>6</sup> Do czasu zbudowania kolei szerotorowej transport węgla odbywał się rzekami Kłodnicą i Odłą w kierunku zachodnim oraz Przemszą i Wisłą w kierunku wschodnim.
- <sup>7</sup> C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (niem. K.U.K. Privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, KFNB, czes. Severní Ferdinandova Dráha) łącząca Wiedeń z Krakowem.
- <sup>8</sup> Na początku XIX w., zanim jeszcze zaczęto produkować stal na masową skalę, po szynach jeździły pojazdy konne, a szerokość torów była rzeczą drugorzędą. Kiedy Robert Stephenson zaprojektował lokomotywę parową dostosowaną do torów o szerokości 1435 mm, taki właśnie rozstaw torów zdominował linie kolejowe w wielu krajach na całym świecie, w tym w Polsce. W 1835 r., kiedy zdecydowano o budowie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, o wyborze szerokości torów zdecydowały względy ekonomiczne. Kolej Warszawsko-Wiedeńska wzorem zachodniej Europy miała bowiem rozstaw szyn, który ułatwiał komunikację z Berlinem, Wiedniem, Paryżem i Rzymem bez konieczności zatrzymywania pociągów w celach przeladunku towarów. Rozstaw szyn 1435 mm nie był kontrowersyjny, ponieważ w Rosji kwestia szerokości torów nie była jeszcze przesądzona. Początkowo w Rosji obowiązywał rozstaw szyn o szerokości 1524 mm (pierwsza była Kolej Nikołajewska z Petersburga do Kołpina z 1847 r.). W późniejszych latach rozstaw został zmodyfikowany i jako norma przyjęto 1520 mm. W 1842 r. nie myślnie o militarnym zastosowaniu kolei, co więcej, zakładano, że nie ma szansy na połączenie europejskich kolei z rosyjskimi – uznano, że są to systemy zbyt od siebie oddalone. Z czasem pojedyncze linie kolejowe zaczęły łączyć się w sieci, a wówczas ponownie pojawił się problem standaryzacji wobec istnienia dwóch systemów: europejskiego i rosyjskiego [11], [14].