

Rafał Bętkowski

LOKALIZACJA GMACHU SĄDÓW W OLSZTYNIE A ZMIANA KIERUNKU ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA W OSTATNIEJ ĆWIERCI XIX WIEKU

Lokowany w 1353 roku warmiński Olsztyn przez pierwsze stulecia swej historii zaliczał się do niewielkich ośrodków miejskich. Dynamiczny rozwój miasta zapoczątkował dopiero wiek XIX. Pod koniec owego stulecia gród nad Łyną w stosunkowo krótkim czasie wyrósł na największy ośrodek południowych Prus Wschodnich, w efekcie czego w 1905 roku awansowany został na siedzibę nowo powołanej rejencji. Powiększeniu się miasta towarzyszyła zmiana kierunku jego rozwoju przestrzennego. Ciążący wcześniej ku swym południowym rejonom Olsztyn zaczął rozbudowywać się w stronę północno-wschodnią, ku dworcowi kolei żelaznej leżącemu początkowo za miastem. Nie nastąpiło to bezpośrednio po otwarciu linii kolejowej, siła tradycji i przyzwyczajeń była bowiem znaczna: przy wyborze miejsca dla nowych obiektów preferowany był nadal kierunek południowy. Trend przełamano dopiero po wyborze miasta na siedzibę sądu II instancji, wraz z budową przeznaczonego dla instytucji reprezentacyjnego gmachu, który postanowiono ulokować w rejonie Górnego Przedmieścia.

Zagadnieniami związanymi z rozwojem przestrzennym miasta Olsztyna zajmowało się dotąd kilku badaczy. Józef Strumiński skoncentrował się na lokacji oraz układzie przestrzennym średniowiecznego Olsztyna[1]. Jerzy Sikorski omówił procesy rozwoju przestrzennego miasta od jego powstania aż po czasy współczesne[2], Kazimierz Tyllo i Jan Patalas – urbanistykę Olsztyna w latach 1945-1964[3]. Tematyce rozwoju przestrzennego sporo miejsca poświęcił również Andrzej Rzempołuch[4]. Informacje ogólne o rozwoju miasta znaleźć można także w pracach monograficznych opublikowanych przez Hugona

1 J. Strumiński, *Układ przestrzenny średniowiecznego miasta Olsztyna*, [w:] Rocznik Olsztyński, t. 10, Olsztyn: Pojezierze, 1972, s. 203-227.

2 J. Sikorski, *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Olsztyn 1353-2003*, red. S. Achremczyk, W. Ogrodziński Olsztyn: OBN, 2003, s. 534-599; tenże, *Rozwój przestrzenny miasta Olsztyna*, [w:] *Historia miasta Olsztyna, Ostródy i Nidzicy. Historia lokalna na przykładzie wybranych powiatów miast i gmin*, red. J. Felis, Olsztyn: AGDM, 2004, s. 61-84.

3 K. Tyllo, J. Patalas, *Z zagadnień urbanistyki Olsztyna w latach 1945-1964*, [w:] *Szkice olsztyńskie*, red. J. Jasiński Olsztyn: Pojezierze, 1967, s. 356-377.

4 A. Rzempołuch, *Architektura i urbanistyka Olsztyna 1353-1953. Od założenia miasta po odbudowę ze zniszczeń wojennych*, Olsztyn: Urząd Miasta, 2004.

Bonka, Antona Funka, Andrzeja Wakara, Czesława Browińskiego[5]. Plan rozbudowy miasta z lat 1906-1907, wraz z którym przeniesione zostały na grunt olsztyński idee „miasta-ogrodu", omówił niedawno Rafał Bętkowski[6]. Badacze, którzy opisywali rozwój przestrzenny Olsztyna na przełomie XIX i XX wieku, zwracali uwagę, że miał on bezpośredni związek z doprowadzeniem do miasta linii kolejowej. Po wybudowaniu na północny wschód od miasta dworca kolei żelaznej zabudowa miejska zaczęła podążać w jego kierunku. Taką ogólną konkluzję powtarzają wszyscy autorzy, wydaje się ona tymczasem dużym uproszczeniem, proces ten nie wystąpił bowiem od razu, wzmocniony został i uwarunkowany innymi jeszcze czynnikami, które dość nieoczekiwanie wystąpiły dopiero kilka lat po otwarciu kolei – podstawowym z nich był wybór Olsztyna na siedzibę sądu II instancji, wybór miejsca pod budowę gmachu dla nowej instytucji w rejonie Górnego Przedmieścia oraz wzniesienie go tam w latach 1878-1880[7].



1. *Schematyczny plan Olsztyna autorstwa Rehefelda, datowany przez H. Bonka na rok 1803. Reprodukcja z: H. Bonk, „Die Städte und Burgen in Altpreussen (Ordensgründungen) in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung", Königsberg: Ferd. Beyer, 1895, Taf. VI.*

Lokowany w 1353 roku Olsztyn przez pierwsze stulecia swej historii pełnił funkcję centrum administracyjnego jednego z 10 komornictw, na które podzielona była Warmia. Większe znaczenie miał w tym czasie zamek, będący skarbcem, spichlerzem oraz siedzibą kapitulnych administratorów. Wskutek oddalenia od głównych szlaków handlowych, powtarzających się wojen, epidemii i klęsk żywiołowych miasto rozwijało się bardzo powoli. W momencie przejścia pod pruskie panowanie w 1772 roku niewiele różniło się od miasta średniowiecznego. Liczyło zaledwie 1770 mieszkańców – w przeddzień wojen napoleońskich zaludnienie wzrosnąć miało do 2011 osób[8]. Podstawą utrzy-

5 H. Bonk [red.] *Darstellung der Geschichte Allensteins*, Allenstein: Karl Danehl, 1930; A. Funk, *Geschichte der Stadt Allenstein von 1348 bis 1943*, Aalen: Scientia Verlag, 1979; A. Wakar, *Olsztyn. Dzieje miasta*, Olsztyn: Radio WaMa, 1997; Cz. Browiński, *Olsztyn 1945-1970*, Olsztyn: Pojezierze, 1974.

6 Zob.: R. Bętkowski, *Profesor Theodor Goecke i jego projekt urbanistyczny dla Olsztyna*, [w:] Warmińsko-Mazurski Biuletyn Konserwatorski, nr 7/2015, s. 32-52; tenże, *Projekt profesora Goeckego*, [w:] Debata 1(112) 2017, s. 37-44.

7 Zob.: R. Bętkowski, *Sąd nad miastem*, cz. 1 i 2, [w:] Debata 7(94)-8(95)2015, s. 37-44; tenże, *Olsztyn urzędniczy i wojskowy*, [w:] *Warmia w czasach Feliksa Nowowiejskiego*, Olsztyn: OBN, 2016, s. 97-122.

8 A. Funk, dz. cyt., s. 236.

mania ludności było rolnictwo oraz wytwarzanie i wyszynk piwa i wódki. Pewne znaczenie miało również rzemiosło, handel znajdował się w stanie upadku. Układ przestrzenny ówczesnego Olsztyna znamy głównie z opisów, zestawień statystycznych oraz spisów podatkowych z przełomu XVIII i XIX wieku. Czasy te wydają się też punktem, od którego badać można rzeczywisty rozwój przestrzenny miasta.

> *Niektórzy historycy piszą rozprawy na temat rozwoju przestrzennego miasta. Takie sformułowanie wobec miast średniowiecznych jest raczej lekko chybione* – zauważył kiedyś ks. prof. Alojzy Szorc. – *Ciasny gorset murów miejskich uniemożliwiał jakikolwiek rozwój, chyba że mury przesunięto, co rzadko miało miejsce. Po prostu miasto przelewało się poza mury, bo nie starczało w nim miejsca nie tylko na budynki gospodarcze, ale i domy mieszkalne. Nie uważano ich jednak za równouprawnioną część miasta. Ludzie przedmieścia należeli do warstw uboższych*[9].

Przedmieścia bardzo długo traktowano jako rejony miasta drugiej kategorii. Działo się tak nawet wtedy, gdy były one równie stare jak lokacyjne miasto. Jeszcze w XIX wieku mówiąc i pisząc o „mieście", myślano z reguły jedynie o starym centrum ośrodka miejskiego w obrębie jego murów obronnych. Głównie dzięki swym przedmieściom miasta mogły tymczasem powiększać się i rozwijać przestrzennie. Olsztyn XVIII-wieczny, zamknięty w nieprzerwanym jeszcze pierścieniu dawnych fortyfikacji, miał dwa historycznie ukształtowane przedmieścia. Powstały one zdaniem Strumińskiego jeszcze w okresie średniowiecza[10]. Usytuowane po przeciwległych stronach miasta, przed jego głównymi bramami, wzięły od nich również swe nazwy. Górne Przedmieście (*Obervorstadt*) znajdowało się w północnej, wyżej położonej części miasta, przed Bramą Górną (zwaną także Wysoką Bramą), przy drodze wiodącej do Dobrego Miasta, Barczewa, Wójtowa i Klebarka Małego. Dolne Przedmieście (*Niedervorstadt*) usytuowane było za Bramą Dolną i mostem na Łynie, w południowej części miasta[11]. W miejscu tym zbiegały się trakty prowadzące z siedmiu różnych kierunków: z Pasymia, Wielbarka, Ostródy, Nidzicy, Miłakowa, Morąga i Lidzbarka Warmińskiego. Dolne Przedmieście miało większe znaczenie komunikacyjne i gospodarcze, było także bardziej rozległe[12]. W związku z sąsiedztwem rzeki Łyny dysponowało lepszym dostępem do wody, dzięki czemu tutaj głównie rozwinęło się osadnictwo mieszkalne[13]. Jerzy Sikorski jest

9 S. Achremczyk, A. Szorc, *Braniewo*, Olsztyn: OBN, 1995, s. 27.

10 J. Strumiński, dz. cyt., s. 224.

11 Dla wymienionych przedmieść używane były jeszcze inne, potoczne nazwy związane z kierunkami wybiegających stąd dróg, które autor pomija jako nieistotne dla dalszych rozważań.

12 Wedle informacji magistratu z marca 1839 r. Dolne Przedmieście w Olsztynie była to część miasta położona za Mostem Szpitalnym (ob. most św. Jana), obejmująca drogi do Miłakowa, Olsztynka i Pasymia, rozciągająca się od Kaplicy Jerozolimskiej do mostu Słodowni Polowej (ob. most Mariacki); zob.: Archiwum Państwowe w Olsztynie [dalej jako APO], Magistrat Olsztyna, sygn. 259/276, s. 14.

13 Na znaczenie Łyny dla rozwoju osadnictwa mieszkalnego w rejonie Dolnego Przedmieścia zwraca uwagę R. Bętkowski – zob.: tenże, *Olsztyn, jakiego nie znacie*, Olsztyn: Imago Mundi, 2010, s. 62; tenże, *Dawny Olsztyn: przedmieścia, budy morgi…*, [w:] Debata 7(118)2017, s. 38-39.

zdania, że jego początki wiązać należy z zakończeniem okresu nieustannych wojen trapiących Olsztyn do początków XVI wieku[14].

Większe znaczenie gospodarcze Dolnego Przedmieścia było wypadkową kilku przyczyn – najważniejszymi wśród nich wydają się wspomniana bliskość rzeki oraz specyficzne rozmieszczenie gruntów rolnych. Dokumenty z przełomu XVIII i XIX wieku potwierdzają, że miasto odczuwało chroniczny, powtarzający się co roku niedobór wody pitnej. System doprowadzania wody z położonych za miastem stawów za pośrednictwem drewnianego rurociągu zawodził. Sytuację ludności ratował jedynie dostęp do rzeki, zdecydowanie bardziej dogodny i łatwiejszy w rejonie Dolnego Przedmieścia[15].

Tutaj znajdowała się także większa część mieszczańskich ogrodów, otaczających niegdyś miasto. Było tak nie tylko na początku XIX wieku, lecz z pewnością również we wcześniejszych stuleciach. W południowej części Olsztyna ogrody usytuowano wzdłuż traktów i dróg dojazdowych, które dały początek dzisiejszym ulicom: Grunwaldzkiej, Smętka, Warszawskiej, Orkana, Osińskiego, Niepodległości oraz Knosały. Na Górnym Przedmieściu działki ogrodowe zlokalizowano głównie na terenie rozległego Wzgórza Soja (*Die Soya*). Rozciągało się ono po lewej stronie dzisiejszej ul. 1 Maja, od ul. 11 Listopada począwszy, aż po parów nieopodal obecnej ul. Nad Jarem. Na Soi, w północnej części wzgórza zajętej potem przez cmentarz św. Jakuba i Koszary Dragonów, znajdowały się także tzw. Radical-Morgen, to jest przypisane do miejskich parcel grunty orne. Również tereny położone dalej po zachodniej, południowej oraz północnej stronie miasta w nieco dalszej od niego odległości zajmowały mieszczańskie morgi. Po wschodniej stronie dróg, które dały początek dzisiejszym ulicom Jagiellońskiej, Wojska Polskiego, 1 Maja, Pieniężnego oraz na wschód od górnego odcinka rzeki Łyny, rozciągały się biegnące wąskimi pasami na wschód wlóki ziemi ornej rozmieszczone w typowym układzie łanowym. Tereny położone w północnej części należących do miasta gruntów zajmowane były wzdłuż ich granicy przez Las Miejski oraz ciągnący się dalej na wschód pas nieużytków, na których wypasano bydło – sytuacja taka trwała aż po czasy przeprowadzonej w XIX wieku separacji i komasacji gruntów[16].

Ogrody należały do najcenniejszych działek rolnych. Z uwagi na bliskość miasta mogły być lepiej nawożone i bardziej starannie pielęgnowane. Przy ogrodach sytuowano też przeważnie budynki gospodarcze, stodoły i szopy, stawiano je wzdłuż dróg dojazdowych do miasta i do samych ogrodów. W przeciwieństwie do regularnego układu przestrzennego Starego Miasta układ prze-

14 J. Sikorski, dz. cyt., s. 540.

15 Zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/15, Bau und Unterhaltung der Waßer-Behälter 1776--1843. Acta den Mangel des Waßers bey der Stadt Allenstein betrefend, s. 1-124, akta z l. 1776-1794, passim.

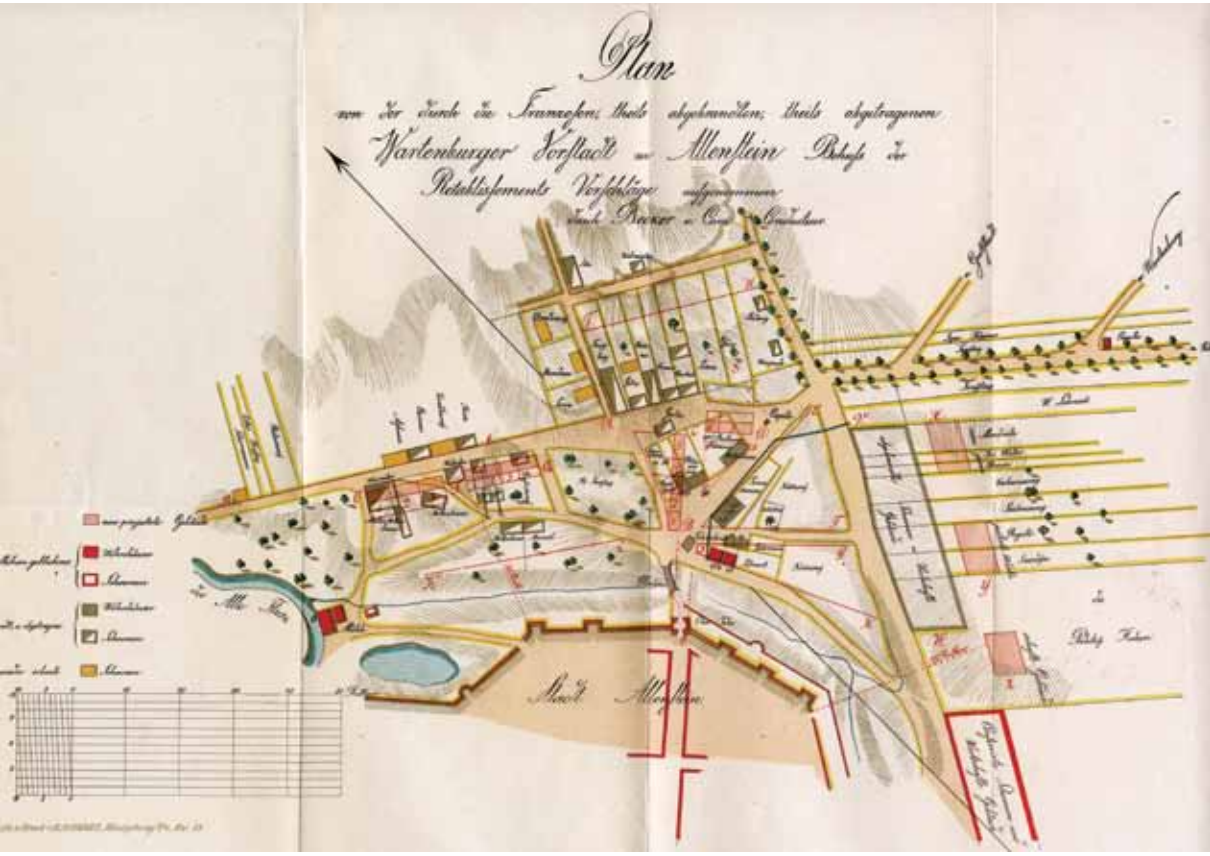
16 Opisana struktura gruntów rolnych miasta rozpoznana została na podstawie analizy wykonanych na potrzeby separacji gruntów map geodezyjnych Hendewerka (1822-1823) oraz Rungego (1840-1841) wraz z zachowanymi opisami do nich; zob.: APO, Zb. Kartograficzne, sygn. 1457/66; IS PAN neg. nr 57265; APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/1, 259/2; A. Funk, dz. cyt., s. 149; R. Bętkowski, dz. cyt., s. 38, 41-44.

strzenny związanych z ogrodami przedmieść był przypadkowy i nieregularny. Strumiński podkreślał, że nigdy nie zespolił się on z układem przestrzennym Starego Miasta, a zlikwidowany został ostatecznie przez *nowe układy dziewiętnastowieczne*[17]. Wobec tego, co wcześniej napisano, stwierdzenie to nie znajduje jednak pokrycia – większość dróg istniejących na terenie przedmieść w XIX wieku przekształcono w ulice[18]. Ślady dawnego układu przestrzennego nadal czytelne są w przestrzeni miasta. Leżące na przedmieściach ogrody nie podlegały przeprowadzonej w połowie XIX wieku w Olsztynie separacji gruntów komunalnych[19]. W późniejszym czasie uległy one stopniowo przemianie w parcele budowlane, a ich dawne granice w wielu przypadkach nawet i dziś dają się rozpoznać w terenie.

Zabudowę przedmieść stanowiły początkowo przede wszystkim drewniane budynki gospodarcze – stodoły, szopy, spichlerze, obiekty inwentarskie, a także budynki mieszkalne, nazywane budami[20]. Były tu również obiekty o charakterze publicznym. Na Górnym Przedmieściu pod koniec XVIII wieku znajdowały się: leprozorium, cmentarz i kościół św. Krzyża, domek pasterzy miejskich oraz ufundowana przez rodzinę Freytagów kaplica św. Jana. Na Dolnym Przedmieściu położone były: kaplica św. Jerzego, przytułek zwany Szpitalem św. Ducha, karczma miejska, Kaplica Jerozolimska, dwie słodownie miejskie, tzw. Stadthof (gospodarstwo miejskie, w którym trzymano byki zarodowe) oraz cegielnia miejska z szopą do suszenia cegieł i domkiem dzierżawcy[21]. Obiektów o charakterze publicznym zdecydowanie więcej istniało zatem na Dolnym Przedmieściu. Sądzić można, że od początku znajdowało się tutaj także więcej budynków mieszkalnych. Wypada nie zgodzić się tutaj z opinią Jerzego Sikorskiego: badacz twierdzi, że zabudowę mieszkalną w rejonie Dolnego Przedmieścia blokowały skutecznie szopy i stodoły, w związku z czym znajdowała ona miejsce dla siebie przede wszystkim w rejonie Górnego Przedmieścia[22]. Przeczą temu zarówno dane statystyczne z przełomu XVIII i XIX wieku, jak i potoczna nazwa *Małe Przedmieście* używana już wtedy w stosunku do Górnego Przedmieścia.

Pierwsze dane o liczbie budynków mieszkalnych istniejących w Olsztynie pochodzą z 1572 roku. W mieście stało wtedy 31 domów przy Rynku oraz 138 przy jego ulicach (*in den Gassen*), natomiast budy, w ogólnej liczbie 115, znajdowały się tak w mieście, jak i na przedmieściach[23]. W zestawieniach podatkowych oraz danych statystycznych z XVIII wieku podawano już łączną liczbę bud istniejących na obydwu przedmieściach. W 1783 roku magistrat Ol-

17 Zob.: J. Strumiński, dz. cyt.
18 Zob.: J. Sikorski, dz. cyt., s. 539.
19 Zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/4, Separations-Sachen, s. 75-77; R. Bętkowski, *Dawny Olsztyn*…, s. 43.
20 Zob.: R. Bętkowski, *Dawny Olsztyn*…, s. 39.
21 A. Funk, dz. cyt., s. 77-79.
22 J. Sikorski, tamże.
23 D. Bogdan, *Rejestry poboru łanowego komornictw orneckiego i reszelskiego oraz deklaracja podatkowa miasta Olsztyna z 1572 roku,* [w:] Komunikaty Mazursko-Warmińskie, nr 4/1984, s. 411.



2. *Plan odbudowy Górnego Przedmieścia w Olsztynie autorstwa Beckera (1808). Reprodukcja z: H. Bonk, „Geschichte der Stadt Allenstein. B. III, Urkundenbuch zur Geschichte Allensteins. Erster Teil: Allgemeine Urkunden bis 1815", Allenstein: Karl Danehl, 1912.*

sztyna informował, że na przedmieściach tych (zwanych odpowiednio Dolnym i Górnym Przedmieściem) znajduje się łącznie 60 dymów, a ich ludność liczy 250 osób – byli to w większości *obywatele i rzemieślnicy*[24]. O liczbie budynków mieszkalnych w rejonie przedmieść świadczyć może pośrednio numeracja nieruchomości, którą posługiwano się ówcześnie podczas zawierania kontraktów kupna i sprzedaży. Przedmieścia miały odrębną numerację budynków. Była to numeracja ciągła, rozpoczynała się od budynków Dolnego Przedmieścia – usytuowana tu była zarówno buda nr 3, jak i buda nr 38[25]. Bardziej precyzyjne dane na temat liczby oraz numeracji domów obydwu przedmieść pojawiają się dopiero w 1808 roku. Sporządzony w kwietniu tego roku spis nieruchomości prywatnych na terenie miasta rozróżnia już budy na Dolnym Przedmieściu (*Buden auf der Nideren Vorstadt*) oraz budy na Małym Przedmieściu (*Buden auf*

24 H. Bonk, *Geschichte der Stadt Allenstein. B. III, Urkundenbuch zur Geschichte Allensteins. Erster Teil: Allgemeine Urkunden bis 1815*, Allenstein: Karl Danehl, 1912 [dalej jako: H. Bonk, B. III. Allg. Urk. T.1], s. 599.

25 Zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/454, Contracte Pro 1788 usq. 1791, s. 241 i nn., 253 i nn. [kontrakty sprzedaży nieruchomości z 30.01. i 9.03.1790 r.].



3. *Fragment mapy katastralnej Olsztyna z lat 1822-1823 autorstwa Hendewerka w odrysie Wünscha z: C. Wünsch, „Die Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Allenstein in Ostpreußen", Dresden: Sächsische technische Hochschule, 1933. Błędnie wykonany odrys pominął m.in. dużą część zabudowy Dolnego Przedmieścia, istniejącej wówczas na łuku dzisiejszych ulic Mochnackiego i Szrajbera. Zaznaczone zostały natomiast działki ogrodowe mieszczan.*



4. *Plan przebiegu linii kolejowej Toruń–Wystruć przez tereny miejskie Olsztyna wykonany w 1879 roku ukazuje bardzo nikłą jeszcze wtedy zabudowę Górnego Przedmieścia. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/2302.*

der Kl. Vorstadt), to jest na Górnym Przedmieściu. Na pierwszym wyszczególniana była wtedy gospoda oraz 46 bud (w tym cztery połówkowe), na drugim jedynie 3 budy (własność garncarzy, Johanna Czimmka i Andreasa Markowskiego oraz arcyprezbitra Joachima Schoellera)[26]. Tak nikły stan zabudowy Górnego Przedmieścia był wynikiem zniszczeń, jakich dokonano tu podczas francuskiej okupacji rok wcześniej. Dzięki planowi sporządzonemu w 1808 roku przez mierniczego Beckera wiemy, jak przedstawiał się ówczesny układ przestrzenny oraz skala zabudowy Górnego Przedmieścia[27]. Numeracja domów zaczynała się tu od numeru 45 (była więc kontynuacją numerów z Dolnego Przedmieścia). Wliczając młynarzówkę (znajdującą się już na Woli Zamkowej), domek pisarza bramnego oraz chatę pasterzy miejskich, przed wybuchem wojny istniało tutaj zaledwie 12 obiektów mieszkalnych („domów"), z których 10 uległo całkowitemu lub częściowemu zniszczeniu. Górne Przedmieście już wtedy nazywane było Małym Przedmieściem (*Kleine Vorstadt*) – zwracam na to uwagę, bowiem nazwy obydwu przedmieść („Dużego" i „Małego") pomylone zostały w dziele Antona Funka przy okazji opisu wydarzeń 1807 roku[28]. Jest to ewidentny błąd. Nazwa Małe

26 Byli to zapewne właściciele bud, które nie uległy zniszczeniu (ich nazwisk Funkowi nie udało się ustalić); zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/139, „Consignation aller derjenigen angefertigten Fassionen welche von der Königl. Preuss. Stadt Allenstein abzugeben sind sowohl die Rücksicht der Bewertungen, Bedingungen und Gewerbe, gefertigt vom Magistrat", s. 54-57; A. Funk, dz. cyt., s. 242.

27 H. Bonk, B. III. Allg. Urk. T. 1, „Plan von der durch die Franzosen theils abgebrandten, theils abgetragenen Wartenburger Vorstadt zu Allenstein Bahufs der Retablissements Vorschläge aufgenommen durch Becker k. Cam. Conductor" [załącznik].

28 Badacz prawdopodobnie zasugerował się błędnie współczesną mu wielkością obydwu przedmieść: „Der Unglückliche Krieg von 1806/07 war zu Ende. Die beiden Vorstädte, die große Vorstadt oder Ober-Vorstadt und die kleine oder Niedervorstadt, lagen in Schutt und Asche"; zob.: A. Funk, dz. cyt., s. 241.

Przedmieście w odniesieniu do Górnego Przedmieścia pojawiała się zarówno w miejskich dokumentach – przykładem wymieniony wyżej spis z 1808 roku lub sporządzony magistracki rok później raport o stratach[29] – jak i w pochodzącej z owej epoki korespondencji osób prywatnych. Używał jej na przykład młynarz Franz Mollenhauer w liście do króla Prus z 19 sierpnia 1807 roku, opisując zniszczenia dokonane przez Francuzów w maju tegoż roku „na tak zwanym Małym Przedmieściu" (*so genannte kleine Vorstad*)[30]. Tę samą nazwę spotykamy również w rozmaitych innych, wcześniej sporządzanych dokumentach[31]. Nazewnictwo miejscowe z czasów fryderycjańskich potwierdza więc dobitnie, że Dolne Przedmieście było już wtedy większe, bardziej ludne i bardziej rozwinięte niż jego położony za Wysoką Bramą odpowiednik – sytuację tę odnosić można zapewne i do czasów wcześniejszych, przedrozbiorowych.

Dysproporcja pomiędzy obydwoma przedmieściami utrzymywać się miała przez większą część XIX wieku. Każde z nich w połowie tego stulecia dysponowało już odrębną, ciągłą numeracją domów. Wedle spisów wyborczych z lat 1848-1849 na Dolnym Przedmieściu wyróżniano budynki o 64 oddzielnych numerach, mieszkało tu 99 osób uprawnionych do głosowania. Górne Przedmieście miało domy o numerach 1-22 (wśród nich jeden numer podwójny) i 42 osoby uprawnione do głosowania[32]. W 1859 roku ukończona została pierwsza szosa Olsztyna, biegnąca na północ, w kierunku Ornety oraz Braniewa – pierwszego z miast Warmii z dostępem do kolei. W sposób dostrzegalny ożywiło to koniunkturę gospodarczą w Olsztynie, nie przełożyło się jednak znacząco na rozwój Górnego Przedmieścia. Wybudowana w latach 1864-1866 druga z szos poprowadzona została na południe, w kierunku Olsztynka. Przechodziła przez Dolne Przedmieście, szanse rozwojowe obydwu części miasta zostały więc niejako wyrównane. Danymi dotyczącymi zabudowy i zaludnienia przedmieść z trzeciej ćwierci XIX wieku nie dysponujemy, na podstawie reklam ukazujących się w prasie sądzić można jednak, że nadal chętniej i częściej budowano się w rejonie Dolnego Przedmieścia. Powstała tu większość otwieranych w owym czasie obiektów przemysłowych. Należały do nich m.in.: browary Augusta Blockhagena oraz Friedricha Wilhelma Hermenaua (1852), uruchomiony przez tego ostatniego przedsiębiorcę młyn i tartak parowy (1865), w końcu fabryka maszyn i odlewnia żelaza założona przez Eduarda Wolframa (1869) – późniejsze zakłady „Beyer&Thiel". W bezpośrednim sąsiedztwie

29 H. Bonk, B. III. Allg. Urk. T. 1, s. 655.

30 APO, Rejencja Olsztyńska, sygn. 4/2924, s. 352-353.

31 Zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/15, ss.118-119, projekt kontraktu z mistrzem ciesielskim Michaelem Jeschke na budowę nowej studni rurowej na Małym Przedmieściu obok Lazaretu Miejskiego z 11.04.1794 r.; APO, tamże, sygn.259/456, Contracts-Buch pro 1791-1800, k. 150 i nn., kontrakt sprzedaży budy należącej do rzeźnika ulicznego Jacoba Rydzewskiego, położonej na Małym Przedmieściu pod nr. 51, niedaleko „małego szpitala", z 26.10.1800 r. „Lazaretem miejskim", wzgl. „małym szpitalem" nazywano w wym. dokumentach leprozorium, istniejące na Górnym Przedmieściu w l. 1678-1801; zob.: A. Kopiczko, *Szpitalnictwo w Olsztynie w XIX i w pierwszej połowie XX wieku,* [w:] *Olsztyn 1353-2003*, dz. cyt., s. 242.

32 APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 229/225, Die preussische Verfassung und Abgeordnetewahlen, Wählerliste 1848, brak numeracji stron.

Dolnego Przedmieścia, *na bielniku p. Dromtry* po drugiej stronie Łyny powstał ponadto browar Union Brauerei, pierwszy z browarów założonych przez spółkę kupiecką (1862). W latach 1864-1867 w miejscu, gdzie dawniej funkcjonowała cegielnia miejska, wzniesiono reprezentacyjny i okazały gmach Szpitala Mariackiego[33]. O utrzymującym się większym znaczeniu południowej części miasta świadczyć może żywotność nazwy *Duże Przedmieście* – w przeddzień otwarcia kolei była ona nadal używana. W 1867 roku Franz Jablonski w swym domu na Dużym Przedmieściu otwierał farbiarnię z parową drukarnią tkanin i pralnią[34].

Kolej dotarła do Olsztyna na przełomie lat 60. i 70. XIX wieku. Poprowadzona przez tereny miejskie linia wiodła z Torunia do Wystruci (Insterburg). Połączenie z Czerwonką–Korszami–Wystrucią zostało uruchomione 1 grudnia 1872 roku, z Ostródą–Toruniem – 15 sierpnia 1873, po oddaniu do użytku imponującego mostu przerzuconego nad doliną Łyny[35]. Gdy porównamy ze sobą mapy Olsztyna z lat 20. XIX wieku oraz z czasów otwarcia kolei, zauważymy, że układ przestrzenny miasta w ciągu poprzedzającego półwiecza nie uległ poważniejszym przeobrażeniom[36]. Jerzy Sikorski zwraca uwagę, że na przestrzeni 44 lat pomiędzy 1820 a 1864 rokiem Olsztynowi przybyło zaledwie 65 budynków[37]. Wielka inwestycja nie zmieniła początkowo struktury przestrzennej miasta. Linię kolejową poprowadzono na północ od terenów zabudowanych, poprzez grunty rolne i nieużytki. Dla kierunku przyszłego rozwoju przestrzennego Olsztyna bardzo istotna była kwestia lokalizacji dworca kolejowego. Władze miasta starały się o ulokowanie go jak najbliżej terenów zabudowanych, obok miejsca, gdzie linia kolejowa przecinała szosę dobromiejską (dzisiejszą ul. 1 Maja). Kolej podjęła jednak decyzję, że dworzec oddalony będzie od miasta niemal o dwa kilometry[38]. W kierunku tym poprowadzono szosę, która powstała jako odgałęzienie szosy dobromiejskiej i przebiegała początkowo w szczerym polu. Tereny, gdzie wybudowano dworzec, traktowano jako odległe peryferie Olsztyna, co z pewnością wpłynęło hamująco na chęć inwestowania w tym rejonie. W 1870 roku, kiedy przebieg linii kolejowej był już znany, za peryferie miasta uważana była nawet okolica skrzyżowania z szosą dobromiejską. Tu właśnie zdecydowała się wówczas założyć swój nowy cmentarz gmina katolicka, nekropolia powstała przy szosie za przyszłym przejazdem kolejowym. Gmina ewangelicka zakupiła w 1869

33 Zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego…*, s. 17, 58, 68; tenże, *Browary dawnego Olsztyna*, cz. 2, [w:] Debata, 1(76)2014, s. 40-44.

34 Allensteiner Kreis-Blatt [dalej: AK] nr 14 z 2.03.1867 r.

35 Zob.: A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn: OBN, 1996, s. 35, 165; R. Bętkowski, *Olsztyn urzędniczy…*, s. 101, przyp. 11.

36 Zob.: mapa geodezyjna Hendewerka (zob. przyp. 15); mapa Olsztyna z okolicami z 1869 r.: Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz, sygn. N729/899 (zob.: A. Płoski, *Dziedzictwo przemysłu, kolei i koszar,* [w:] *Zatorze, magiczna dzielnica Olsztyna*, red. J. Piotrowska, Olsztyn: Stow. Nasze Jakubowo, 2016, s. 95); mapa przebiegu linii kolejowej w Olsztynie wyk. w 1879 r.: APO, Dyr. Kolejowa w Królewcu, sygn. 379/2302, zał. do raportu nr 1518.

37 J. Sikorski, *Rozwój przestrzenny miasta Olsztyna*, s. 67.

38 Wedle opublikowanej 1876 r. tabeli z odległościami poszczególnych miejscowości powiatu od Olsztyna miasto dzieliła od jego dworca kolejowego odległość 1,7 km; zob: AK nr 15 z 19.02.1876 r.

roku pas terenu wytyczony po drugiej, „miejskiej" stronie linii kolejowej i otworzyła tu nowy cmentarz w 1873 roku[39]. W tym samym czasie miejsca pod budowę nowej synagogi szukała gmina żydowska. Rejencja zaproponowała jej wzniesienie gmachu w pobliżu otwartego właśnie dworca kolei żelaznej, dowodząc, że w najbliższej przyszłości można będzie spodziewać się powstania tam nowej dzielnicy miasta. Zarząd gminy preferował jednak bliższe Starego Miasta tereny. Parcelę pod budowę świątyni zakupiono na Dolnym Przedmieściu, przy Liebstädter-Str., dzisiejszej ul. Grunwaldzkiej. Był to ogród warzywny (*Gekochgarten*) należący do gminy ewangelickiej[40].



5. *Gmach sądów w Olsztynie widziany z ówczesnej Wartenburger-Strasse – fotografia z przełomu lat 80. i 90. XIX wieku ze zbiorów W. Kunczika. W głębi po lewej zabudowania parceli nr 41 oraz hala sportowa gimnazjum.*

Przełomowe znaczenie dla dalszego rozwoju Olsztyna miała reforma sądownictwa pruskiego z 1875 roku oraz wybór miasta na siedzibę nowo powołanego sądu II instancji – Sądu Krajowego (Landgericht)[41]. Awans ów dodał rozwojowi miasta nadzwyczajnego przyspieszenia. Otworzył też nową epokę, w której Olsztyn przekształcać się zaczął w duże, nowoczesne miasto, ośrodek o charakterze urzędniczo-wojskowym, dysponujący znaczącym węzłem komunikacyjnym[42]. Doprowadzenie do miasta kolei nie wyróżniło jeszcze grodu nad Łyną spośród sąsiednich, rywalizujących z nim ośrodków, w tym samym czasie bezpośredni dostęp do kolei otrzymały też Ostróda i Barczewo. Większe

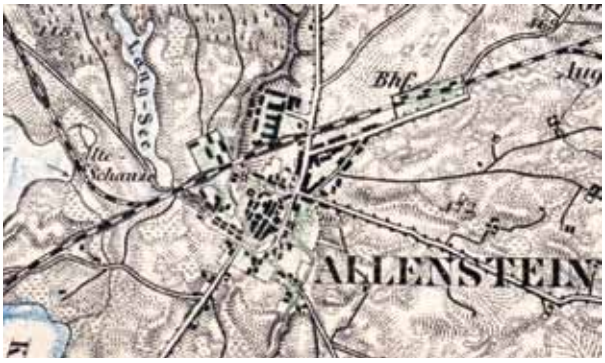
39 Zob.: J. Jasiński, *Olsztyńskie nekropolie*, Olsztyn 1353-2003, dz. cyt., s. 604-606.

40 Zob.: *Geschichte der Stadt Allenstein. Bd 5. Urkundenbuch III: Spezielle Urkunden: 1 Teil. Schloß und Domkapitel*, red. H. Bonk, Allenstein: Karl Danehl, 1926, s. 412-413; R. Bętkowski, *Gmina żydowska w Olsztynie. Synagoga i cmentarz*, Debata, nr 6(69)2013, s. 40-41.

41 Autor przyjmuje tu nomenklaturę stosowaną we współczesnej archiwistyce polskiej. Landgericht, sąd pruski II instancji, który był odpowiednikiem dzisiejszego sądu okręgowego, nazywany jest tam sądem krajowym. Amtsgericht, sąd I instancji, odpowiednik sądu rejonowego – sądem obwodowym lub sądem grodzkim.; zob.: H. Niestrój, *Sąd obwodowy w strukturze sądownictwa niemieckiego*, http://adacta.archiwa.net/file/H_Niestroj_sad.pdf (dostęp 4.06.2015). Reforma sądownictwa pruskiego z 1875 r. zlikwidować miała Sądy Powiatowe (*Kreisgericht*), wprowadzając na ich miejsce sądy obwodowe (*Amtsgericht*) oraz sądy krajowe (*Landgericht*). Te ostatnie obejmować powinny w założeniu okręgi złożone z kilku powiatów, liczące ok. 250 tys. ludności. Zob.: Pismo Min. Sprawiedliwości do prezesa trybunału w Królewcu, Gosslera z 26.05.1875 r.; *Geschichte der Stadt Allenstein, Bd. 5 Urkundenbuch zur Geschichte Allensteins, Bd. 3 Spezielle Urkunden, 5. Teil: Behörden und Garnison*, red. H. Bonk, Allenstein: Karl Danehl 1928, [dalej jako: H. Bonk, B.III Spez. Urk. T. 5], s. 8.



6. *Olsztyn na przełomie lat 70. i 80. XIX wieku – fragment mapy topograficznej w skali 1:100000 „Kreis Allenstein im Regierungs-Bezirke Königsberg. Herausgegeben von der Kartogr. Abtheilung der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1878". Szosa dworcowa (dzisiejsza ul. Partyzantów) pozbawiona jest jeszcze zabudowy. Stara droga wartemborska (dzisiejsza ul. Dąbrowszczaków) ukazana została jako drugorzędna droga gruntowa.*



7. *Olsztyn w drugiej połowie lat 80. XIX wieku – fragment mapy topograficznej w skali 1:100000 „Ark. 134. Allenstein. Herausgegeben von der Königl. Preuss. Landes-Aufnahme 1886". Ukazano rozbudowującą się zabudowę wzdłuż szos dobromiejskiej i dworcowej (dzisiejszych ulic 1 Maja i Party-zantów) oraz przy starej drodze wartemborskiej, która tu zaznaczona została już jako ulica o uregulowanym przebiegu. Na mapie naniesione zostały także kompleksy koszar piechoty, kawalerii i artylerii.*

szanse rozwojowe wydawała się mieć początkowo Ostróda, pretendująca do pozycji głównej stacji Kolei Toruńsko-Wystruckiej. Tutejszy dworzec powstał bliżej centrum miasta, otrzymał też większe rozmiary niż dworce w Olsztynie i Barczewie. W Ostródzie zbudowano lokomotywownię oraz zakład naprawy taboru kolejowego. Tu kończył się także Kanał Elbląski[43]. Władze państwowe skłaniały się początkowo za wyborem miasta nad Drwęcą na siedzibę sądu II instancji. Szalę zwycięstwa na korzyść Olsztyna przechyliło utworzenie tu miejskiego gimnazjum (co przekładało się na lepszą ofertę edukacyjną dla dzieci urzędników). Czynnikiem decydującym okazał się jednak nowy podział administracyjny prowincji, który obowiązywać miał od 1 kwietnia 1878 roku: położone między dolną Wisłą i Pregołą tereny podzielono na dwie nowe prowincje – Prusy Zachodnie i Prusy Wschodnie. Olsztyn miał lepsze, bardziej centralne niż Ostróda położenie w obrębie okręgu złożonego z powiatów: ostródzkiego, olsztyńskiego, nidzickiego i szczycieńskiego, usytuowanych w południowo-zachodnim narożniku nowej prowincji Prusy Wschodnie – to przypieczętowało wybór[44]. W maju 1877 roku ogłoszono projekt, wedle którego miasto nad Łyną miało być stolicą tak wytyczonego okręgu sądowego[45].

42 Zob.: R. Bętkowski, *Sąd*…, passim; tenże, *Olsztyn urzędniczy*…, passim.

43 A. Bludau, *Oberland, Ermland, Natangen und Barten*, Stuttgart 1901, s. 284; J. Müller, *Dzieje Ostródy*, Ostróda: Muzeum w Ostródzie, 2010, s. 518; R. Bętkowski, *Olsztyn urzędniczy*…, s. 105.

44 Zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn urzędniczy*…, s. 107.

45 Zob.: tenże, *Sąd nad miastem*, cz. 1, s. 42; J. Hassenstein, *Aus fünfzehn Jahrhunderten. Bilder aus der Geschichte Altpreußens, des Kreises und der Stadt Allenstein*, Allenstein 1902, s. 49.

Ponieważ miasto zadeklarowało wcześniej nieodpłatne przekazanie parceli pod budowę sądów, w czerwcu 1877 roku powołana została magistracka komisja, której zadaniem był wybór odpowiedniego miejsca. Wśród placów budowlanych, które już miesiąc wcześniej zaczęli zgłaszać jako oferty miejscowi obywatele, znalazły się trzy parcele położone w rejonie Dolnego Przedmieścia przy szosie wiodącej do Olsztynka – dzisiejszej „starej" ul. Warszawskiej (właściciele: Conrad Hermenau, Michael Hirsch Raphaelsohn oraz Valentin Thommek), dwie w rejonie Górnego Przedmieścia (właściciele: Johann Gross oraz Florian Matern), jak też dwie po wschodniej stronie miasta (tzw. ogród archiprezbitra oraz parcele Friedricha Wilhelma Froelicha oraz Carla Rhodego). Władze sądowe skłaniały się ku wyborowi położonych w zakolu Łyny działek Froelicha i Rhodego, magistrat w sprawie ich zakupu podpisał nawet wstępne umowy z właścicielami[46]. Eksperci wydali jednak niekorzystną opinię na temat przydatności terenu pod budowę. Najlepszą lokalizację oferował ich zdaniem należący do Materna teren położony w rozgałęzieniu dróg do Klebarka i Barczewa. Usytuowany był on co prawda naprzeciwko zabudowań otwartej nieco wcześniej fabryki zapałek Juliusa Ladendorffa, wydano jednak opinię, że sąsiedztwo zakładu nie będzie zagrażało zdrowiu urzędników. Gdy ministerstwo sprawiedliwości zaaprobowało wybór, nie spodobał się on przedsiębiorcom ze Starego Miasta. W styczniu 1878 roku wystosowali oni w tej sprawie do magistratu obszerną opinię. Dowodzili, że najlepszą lokalizacją dla reprezentacyjnego gmachu sądów byłaby działka położona naprzeciwko nowej synagogi przy Liebstädter-Strasse (dzisiejszej ul. Grunwaldzkiej). W interesujący sposób sygnatariusze petycji uzasadniali swe stanowisko: korzyści z proponowanej lokalizacji odniosłoby nie tylko miasto i urząd, lecz również i oni sami. Przyjezdni docierający do Olsztyna koleją w drodze do sądu musieliby przejść nie tylko przez Górne Przedmieście, ale i przez Stare Miasto, na czym zyskaliby właściciele położonych przy owej trasie sklepów, warsztatów i lokali[47].

Władze sądowe swej decyzji nie zmieniły. Prace budowlane poprzedzono niwelacją terenu oraz uregulowaniem istniejącej w tym rejonie sieci drogowej: traktów prowadzących do Barczewa i Wójtowa. Pierwszy szpadel na budowie wbito uroczyście 4 maja 1878 roku. Informacje o pewnym już wyborze Olsztyna na siedzibę sądu II instancji oraz rozpoczęciu prac ziemnych na placu budowy wywołały w mieście prawdziwą gorączkę inwestycyjną.

> *Na którą część naszego miasta nie spojrzeć, wszędzie widać pilne ręce zajęte budową domów prywatnych* – pisano w „Allensteiner Kreisblatt" w maju 1878 roku. – *Z powodu umieszczenia tu Sądu Krajowego zapanował ogólny zapał budowania. Przy nie tak znacznej wciąż ilości mieszkańców naszego miasta wznoszo-*

46 Bonk 14, s. 617-623.

47 Zob.: Petycja obywateli w sprawie parceli pod budowę sądu, wystosowana do magistratu Olsztyna 5.01.1878 r., APO, Magistrat Olsztyna, 259/24, s. 277-284.; R. Bętkowski, *Sąd…*, cz. 2, s. 40.

48 Obecny budynek Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej przy ul. 1 Maja 5; zob.: APO, Urząd Katastralny w Olsztynie, sygn. 1367/38/1/13.

nych jest obecnie trzydzieści, po części wielkich i pięknych domów mieszkalnych. Równie duża ich liczba powinna zostać jeszcze w tym roku rozpoczęta. Pierwsze miejsce wśród nich, z uwagi na wyróżniającą wielkość i elegancję, należy się projektowanej w pobliżu wylotu Szosy Dworcowej budowli właścicielki majątku w Kielarach, pani Erdmann[48]*. Ewidentnie wskazuje to, jak bardzo stara się obywatelstwo Olsztyna uczynić wszystko, co w jego mocy, aby ścieśnione miasto nie tylko coraz bardziej i bardziej rozbudować przestrzennie, lecz również uczynić je piękniejszym, tak, aby jako ośrodek gimnazjalny oraz siedziba Sądu Krajowego stało się godnym i odpowiednim do zaliczenia go w poczet większych miast*[49]*.*

Powstający gmach nowego urzędu jak magnes przyciągać zaczął inwestycje[50]. Parcela na rogu Tauben-Str. (ul. Liszewskiego) oraz Kleeberger-Str. (al. Piłsudskiego) zabudowana niewielkim domem mieszkalnym należącym do Lorenza Philippa zakupiona została przez przedsiębiorcę Matthiasa Toffla, który na miejscu budynku rozpoczął wznoszenie wielkiego obiektu hotelowego[51]. Pod nazwą „Deutsches Haus" otwarto go w 1880 roku i odtąd pełnił on funkcję największego i najbardziej reprezentacyjnego hotelu miasta. Nieco wcześniej, bo już w 1879 roku, anonse prasowe zaczął dawać emerytowany burmistrz Robert Sakrzewski (jak sam się z niemiecka podpisywał), który około 1879 roku przy Guttstädter-Str. (ul. 1 Maja) otworzył budynek hotelu i restauracji nazwanej „Kaiser-Garten"[52]. W ogłoszeniach pojawił się w tym czasie również hotel „Kronprinz" przy Ober-Vorstadt, obecnej ul. 11 Listopada. Można mówić więc o prawdziwym wysypie w owym rejonie miasta, przeznaczonych dla przyjezdnych oraz eleganckiej publiczności, obiektów hotelowo-restauracyjnych.


Geschäfts-Verlegung.

Haupt-Geschäft,

Zabiensky & Comp.

Translocacya handlu

od

Zabienski'ego & Comp.

7. *Wydrukowane w języku polskim i niemieckim ogłoszenie o translokacji firmy „J. Zabienski & Comp." z domu Simonsonów przy Rynku do budynku na Górnym Przedmieściu. „Allensteiner Kreis-Blatt", nr 78 z 28 września 1878 roku.*

Symptomem przesuwania się punktu ciężkości w kierunku Górnego Przedmieścia była nie tylko budowa nowych obiektów i zakładanie tu nowych przedsiębiorstw, ale i translokacja siedzib firm już w Olsztynie istniejących.

49 AK nr 42 z 25.05.1878 r., s. 270.

50 Zob.: A. Rzempołuch, dz. cyt., s. 86.

51 Zob.: APO, Magistrat Olsztyna, sygn. 259/43, s. 55; H. Bonk, B. III Spez. Urk. T. 5, załącznik: „Handzeichnung von dem Vorplatze des Landgerichtsgebäudes, gefertigt 14.12.1878 durch Schellmann, Katasterkontrolleur. Vorgelegt bey der Verhandlung vom 24.Januar 1879 Kleemann".

52 Mury obiektu wykorzystane zostały potem do budowy Treudank-Theater, obecnego Teatru im. Jaracza; zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 134-136.

53 AK nr 75 z 18.09.1878 r., s. 541.

We wrześniu 1878 roku za Bramę przeniosła się z Rynku jedna z największych firm branży kolonialnej, *Zabiensky & Comp*[53]. Rzecz to bardzo symptomatyczna, Rynek uznawano bowiem wtedy za handlowe centrum miasta, dawny dom landrata Giseviusa, do którego przeprowadziła się firma, był zaś niewielkim, peryferyjnie usytuowanym budyneczkiem, zajmował narożnik obecnego pl. Jedności Słowiańskiej oraz ul. 11 Listopada[54].

W tyle nie pozostawało budownictwo mieszkaniowe. Inwestowano nie tylko z myślą o mających już wkrótce zamieszkać w Olsztynie urzędniczych rodzinach, lecz także o ludziach, którzy wraz z nimi lub zaraz po nich napłyną do miasta – kupcach, przedsiębiorcach, robotnikach. Na atrakcyjności zyskały przede wszystkim parcele położone na Górnym Przedmieściu, w pobliżu sądu – bliskie sąsiedztwo oferować mogło w przyszłości kontakt z elitarnymi kręgami ówczesnego społeczeństwa. W czerwcu 1878 roku jeden z olsztyńskich mieszczan, Franz Teichert, dał w prasie symptomatyczne ogłoszenie. Wynajmował mieszkania w swym nowo wzniesionym domu na rogu Jäger- i Adler-Strasse (dzisiejsze ulice Nowowiejskiego i Skłodowskiej-Curie). Choć od placu budowy sądów na rogu obecnej Dąbrowszczaków dzieli to miejsce spory kawałek, zachwalał lokale, pisząc, że są one położone …*w pobliżu Sądu Krajowego*[55]. Z budową sądów wiąże się też powstanie nowej ulicy, noszącej dziś imię Dąbrowszczaków. Początkowy odcinek dawnego traktu wartemborskiego w momencie otwarcia kolei utracił swe uprzednie znaczenie komunikacyjne. Ruch kołowy w kierunku Barczewa odbywał się odtąd za pośrednictwem szosy dobromiejskiej i szosy dworcowej, oddanej do użytku w 1872 roku (obecnymi ulicami ul. 1 Maja i Partyzantów). Stara droga, pełniąca funkcję drogi dojazdowej do położonych po obu jej stronach działek rolnych, nowego znaczenia nabrała w momencie usytuowania u jej nasady miejsca budowy gmachu sądów. Jej początkowy odcinek został w 1879 roku na nowo wytyczony, otrzymując również pierwszą regularną przecznicę w postaci nowego odgałęzienia drogi do Wójtowa (Fittigsdorfer-Str.). Rok później *alte Wartenburger Strasse* znalazła się na liście ulic wyznaczonych do brukowania[56]. Sądzić można, że w grudniu 1880 roku, kiedy oddano wreszcie do użytku budynek sądów, fragment ulicy położony w pobliżu gmachu zabudowany był pierwszymi domami.

> *Ruch budowlany w mieście narasta. 57 koncesji budowlanych* – odnotował w swych wspomnieniach pod datą „1881" pastor Johannes Hassenstein. – *Pokazują się zaczątki obu tak wspaniale zabudowanych dziś ulic, Bahnhof- i Wartenburger-Strasse, pomiędzy pierwszymi powstającymi tu domami widzi się tego roku jednak najczęściej jeszcze pola ziemniaków i zboża*[57].

54 Zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 38.

55 AK nr 61 z 31.07.1878 r., s. 430.

56 Zob.: „Allensteiner Zeitung und Kreisblatt" (dalej jako AZ) nr 9 z 29.01.1879 r.; H. Bonk, B.III Spez. Urk. T. 5, s. 46. Nie chodziło wtedy o ulicę w pobliżu Dworca Głównego noszącą potem identyczną nazwę (po 1945 r. ul. Grażyny), ale o ulicę prowadzącą z miasta pod budynek sądu.

57 J. Hassenstein, dz. cyt., s. 51.



9. *Olsztyn. Wartenburger-Strasse, dzisiejsza ul. Dąbrowszczaków, z gmachem sądów. Pocztówka z około 1903 roku, ze zbiorów autora.*

Pod koniec 1885 roku zabudowana była już lewa strona Wartenburger-Str. do jej pierwszej przecznicy (późniejsza ul. Mickiewicza po tej stronie nie była jednak jeszcze wtedy wytyczona) – wznosiło się tu 7 budynków. Po prawej stał tu dom nr 41, a dalej, za skrzyżowaniem z Mickiewicza, kolejnych 5 budynków. Pierwsze domy pojawiły się też w pobliżu skrzyżowania z Bahnhof-Str. – ul. Partyzantów[58]. Do końca stulecia dawna droga do Wartemborka została w całości zabudowana, przekształcając się w najbardziej elegancką ulicę ówczesnego Olsztyna, główną oś nowej dzielnicy nazwanej wnet „Dzielnicą Urzędników" (*Beamtenstadt*). W 1903 roku otrzymała prestiżową, świadczącą o jej randze nazwę Kaiser-Str. – ulica Cesarska.

W latach 1880-1885 liczba ludności Olsztyna powiększyła się o 51,8%, co dało miastu nad Łyną najwyższy przyrost ze wszystkich miast wschodniopruskich liczących ponad 10 tysięcy mieszkańców[59]. Nie był to koniec niezwykle dynamicznego powiększania się miasta. Rezultat ów okazał się efektem kilku splatających się i wzajemnie warunkujących czynników. Należały do nich zarówno umieszczenie tu Sądu Krajowego, jak i przekształcenie miasta w węzeł kolejowy oraz siedzibę garnizonu wojskowego. Rozwój garnizonów związany był zawsze z możliwościami transportu wojska – zapewniała je zaś w pierwszym rzędzie kolej (nie bez przyczyny jeden z silniejszych garnizonów regionu rozwinął się także w Iławie[60]).

Olsztyński węzeł kolejowy powstał dzięki budowie linii poprzecznych do magistrali toruńsko-wystruckiej. Pierwszym z bocznych połączeń była trasa do Bogaczewa (i dalej Elbląga) – o jej budowę intensywne zabiegi czyniła także Ostróda. Działania na rzecz powstania owej arterii w grodzie nad Łyną pod-

58 Zob.: APO, Urząd Katastralny w Olsztynie, sygn.: 1367/3/1/13, 1367/4/1/13, 1367/43/1/13, 1367/48/1/13.

59 J. Sikorski, *Rozwój przestrzenny miasta Olsztyna*, s. 72.

60 Zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn urzędniczy*…, s. 117.



10. *Olsztyn. Liebstädter-Str., dzisiejsza ul. Grunwaldzka z kamienicami nr 34 i 35 (po prawej), fragment pocztówki z około 1906 roku, ze zbiorów autora.*

jęto już w sierpniu 1878 roku, zaraz po wydaniu korzystnych dla miasta rozstrzygnięć w sprawie Sądu Krajowego. Motywując opublikowane rok później urzędowe zarządzenie o budowie linii, podkreślano, że za jej pośrednictwem łatwiej będzie dojechać petentom do sądu II instancji[61]. Wyznaczenie Olsztyna na siedzibę sądu okręgowego podnoszące rangę i znaczenie miasta ułatwiło też bez wątpienia przekształcenie go w węzeł kolejowy, a w następstwie tego w miasto garnizonowe.

W momencie otwarcia kolei gród nad Łyną był półrolniczym miasteczkiem liczącym niespełna 6 tysięcy mieszkańców. Dalsza kariera miasta nie była jeszcze wtedy oczywista. *Nikt nie mógł wtedy przypuszczać, że w 10 lat później Olsztyn stanie się węzłem kolejowym* – komentował ów fakt Alois Bludau[62]. Gdyby wypadki potoczyły się inaczej i siedzibą władz sądowych stałaby się Ostróda, tereny położone pomiędzy olsztyńskim Starym Miastem a Dworcem Głównym zabudowane zostałyby z pewnością dużo później[63]. Leżąca w pobliżu dworca część miasta rozrastać się miała nieprzerwanie aż po czasy I wojny światowej.

61 Zob.: AK nr 69 z 28.08.1878 r., s. 496 (porządek obrad rady miejskiej Olsztyna, pkt. 13); AZ nr 25 z 26.03.1879 r., nr 90 z 8.11.1879 r.; R. Bętkowski, dz. cyt., s. 111.

62 A. Bludau, *Oberland, Ermland*…, s. 284.

63 W latach 1880-1900 Olsztyn odnotował wzrost ludności liczonej wraz z wojskiem z 6159 do 24295, Ostróda: z 6474 do 13171; ludność cywilna w 1900 r. osiągnęła w Olsztynie liczbę 20374, w Ostródzie: 10852; zob.: H. Bonk, *Geschichte der Stadt Allenstein. B. IV, Urkundenbuch zur Geschichte Allensteins. Zweiter Teil: Allgemeine Urkunden von 1772-1913*, Allenstein: Karl Danehl, 1914, s. 599; J. Müller, dz. cyt., s. 517-518.



11. *Olsztyn. Fragment fotografii lotniczej przedstawiającej rejon Dolnego Przedmieścia około 1916 roku, ze zbiorów autora. Pomiędzy kamienicami ówczesnej Liebstädter-Str., dzisiejszej ul. Grunwaldzkiej, widoczne są wciąż niezabudowane parcele (dawne ogrody mieszczańskie).*

W ciągu pierwszej dekady XX wieku ludność mieszkająca w tym rejonie podwoiła się, wzrastając z około 5 tysięcy do ponad 10 tysięcy mieszkańców[64].

Rozwijało się również Dolne Przedmieście. Prowadząca w kierunku Miłakowa droga, nazywana jeszcze na początku XIX wieku ulicą stodolną (Scheunenstrasse[65]), pod koniec tego stulecia przekształciła się w ulicę. Zobaczyć można było przy niej wielkomiejskie kamienice, nie mniej okazałe niż te stojące przy ówczesnej ulicy Cesarskiej[66]. Jednak mimo ulokowania tu kilku ważnych obiektów (synagoga, koszary, dworzec Olsztyn-Przedmieście) znaczenie dzielnicy uległo marginalizacji, a dynamika rozwoju tej części miasta osłabła. Do cza-

64 Zob.: R. Luckhardt, *Die Druckluftkanalisation der Stadt Allenstein,* [w:] Zentralblatt der Bauverwaltung, 88/1912, s. 573-576.

65 Zob.: H. Bonk, B. III. Allg. Urk. T.1, załącznik: *Plan von der durch die Franzosen grösztentheils abgetragenen Jönckendorffer Scheunen-Strasse zu Allenstein Bahufs der Retablissements Vorschläge aufgenommen durch Becker k. C. C.*

66 Dobrym przykładem mogą być kamienice nr 33 i 34 do 1945 r. stojące w górnej części ulicy (obecnie nieistniejące); zob.: R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 73-74.

sów II wojny światowej po obu stronach Liebstädter-Str. przetrwały puste, niezabudowane parcele – dawne działki ogrodowe. Zniknęły one ostatecznie dopiero na początku lat 60. XX wieku[67].

Rafał Bętkowski

Rafał Bętkowski, autor książek: „Olsztyn, jakiego nie znacie", „Dragoni z Olsztyna", „Olsztyn czasów Ericha Mendelsohna" oraz ponad stu artykułów z zakresu historii Olsztyna i regionu (publikowane głównie w regionalnym miesięczniku „Debata"). Współautor koncepcji, projektu oraz ekspozycji Centrum Techniki i Rozwoju Regionu „Muzeum Nowoczesności" MOK w Olsztynie, gdzie też obecnie pracuje.

67 Do niezabudowanych parcel położonych przy Liebstädter-Str. należały w 1938 r. parcele nr 29, 32, 39, 44; zob.: *Einwohnerbuch der Stadt Allenstein 1938*, Allenstein: W. E. Harich GmbH [b.r.w.], s. 266-269.