

Jan SALM*

STARE MIASTA A KOMUNIKACJA. OD PRUS WSCHODNICH DO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Autor artykułu przedstawia wybrane zagadnienia dotyczące przekształceń miast dawnych Prus Wschodnich, związane z korektami ich układu komunikacyjnego. Problematyka ta obejmuje kilka zagadnień. Są wśród nich modyfikacje przeprowadzone jeszcze pod koniec XVIII i XIX w., wynikające z likwidacji anachronicznych już wówczas obwarowań i rozwoju miast – zakładaniem nowych dzielnic. Kolejny temat stanowią dokonywane, a czasem tylko planowane próby korekt komunikacji tranzytowej w II poł. XIX i na początku XX w. – wytyczanie obwodnic omijających historyczne centra i pokonujących dotąd nieprzekraczalne bariery topograficzne. Trzeci wątek to dość radykalne korekty układów urbanistycznych starych miast Warmii i Mazur, dokonywane w trakcie odbudowy po zniszczeniach 1945 r. Za wszystkimi tymi działaniami kryje się podstawowe zagadnienie – wpływ wspomnianych przedsięwzięć komunikacyjnych na ochronę lub destrukcję historycznych układów przestrzennych śródmieść położonych w regionie miast.

Słowa kluczowe: regulacje komunikacyjne, ochrona historycznych śródmieść, Ostpreussen, województwo warmińsko-mazurskie, Prusy Wschodnie

1. WSTĘP

Przemiany układów komunikacyjnych miast dawnych Prus Wschodnich, w tym także ich modernizacje i korekty, nie były dotychczas podejmowane w publikowanych artykułach, a tym bardziej nie doczekały się monograficznego opracowania. Poświęcano wspomnianym problemom niewiele miejsca, a dokładniejsze analizy na temat przekształceń planistycznych w okresie nowożytnym są rzadkie [Walther 1961]. Jest to zastanawiające, tym bardziej, że temat ten wydaje się ważny, nie tylko z racji potrzeby rozpoznania interesujących przeobrażeń urbanistycznych

* Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej. ORCID 0000-0002-4260-5580.

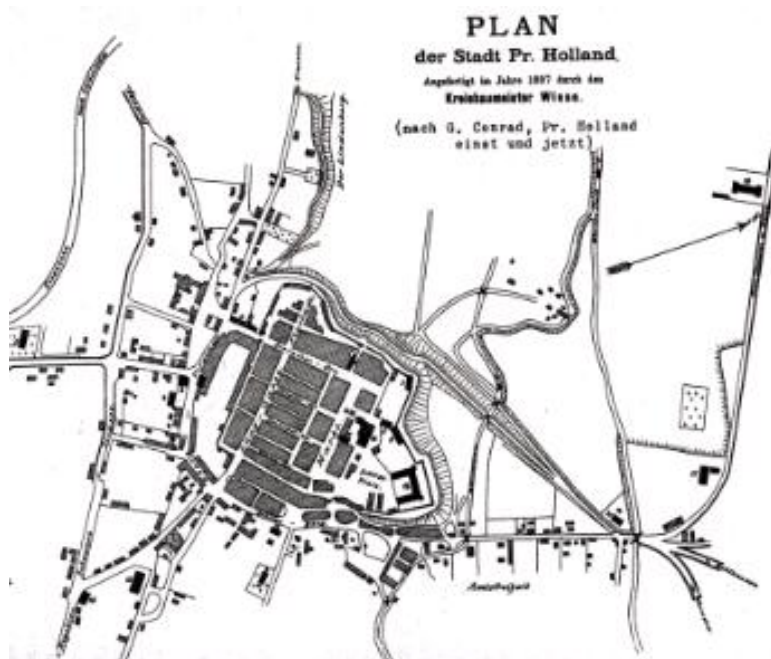
w trakcie zachodzących procesów historycznych, ale też z powodu wpływu dokonanych korekt na późniejsze etapy rozwojowe (w tym także na współczesne oblicze tych miejscowości). Zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i przestrzennym są to zjawiska istotne, wpływające na obraz miast – w tym także ich atrakcyjność i spójność. Oczywiście, wspomniane przemiany omawiano niekiedy w opracowaniach monograficznych dotyczących poszczególnych ośrodków, zabrakło jednak całościowego ujęcia tego zagadnienia. Podobnie zresztą nie powstała próba przedstawiająca rozwój i przemiany (od średniowiecza po współczesność) ośrodków miejskich zlokalizowanych na dziś administracyjnie i politycznie podzielonym obszarze (między Polskę i Rosję) [Salm 2021a]. Tymczasem skutki ewolucji układów komunikacyjnych, obok zniszczeń i odbudów po działaniach wojennych wydają się obecnie niezwykle ważne [Salm 2021b].

2. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE

Można przyjąć, że próby modernizacji układów urbanistycznych miast dawnych Prus Książęcych i Warmii (późniejszych Prus Wschodnich) datuje się na ogół od przełomu XV i XVI w. Wówczas zmieniała się sztuka wojenna – następował rozwój artylerii, a co za tym idzie – ewolucji ulegały fortyfikacje. Jako dobry przykład posłużyć mogą rozbudowy przedbrami Olsztyna – m.in. zespołu Bramy Wysokiej, wymuszające nie tyle korekty przebiegu traktów, co nową organizację systemów ochrony i zabezpieczenia wjazdów do miasta [Wojciechowska-Grygo 2014]. Jeszcze większe zmiany powodowało wprowadzenie obwarowań bastionowych z systemem wałów i fos, co w przypadku omawianego regionu ograniczyło się jednak do zaledwie kilku miast z Królewcem na czele (inne to: Braniewo, Jańsbork-Pisz, Kłajpeda, Królewiec, Tylża).

Istotne zmiany w układach urbanistycznych miast omawianego regionu datuje się na przełom XVIII i XIX w., podobnie jak przekształcenia w miejscowościach na terenie Warmii zajętej przez Prusy w wyniku I rozbioru [Wólkowski 2014]. Wątek lokacji w ramach *Rétablissement* w tym wypadku pomijam – w jej przypadku chodziło głównie o nowe osiedla i sporadycznie korekty starszych, wyludnionych osad. Charakterystycznym zjawiskiem w skali całej prowincji stało się porządkowanie zabudowy miast w oparciu o zunifikowane przepisy budowlane oraz burzenie murów obronnych, zwłaszcza bram, niwelacja fos i szukanie nowych możliwości komunikacyjnego łączenia historycznych śródmieść z rozwojowymi obszarami przedmiejskimi. Rozbiórki takie trwały niemal przez całe XIX stulecie i spowodowały, że do dziś na terenie całego województwa warmińsko-mazurskiego zachowało się niespełna 10 średniowiecznych bram lub ich reliktyw spośród około 100 takich obiektów, wzniesionych na tym terenie w średniowieczu. Podobnie działo się zresztą na terenie całych Prus i dotyczyło wszystkich ośrodków przechodzących

rozwój, zachodzący często kosztem anachronicznych już elementów miejskiej struktury. Przypadek Królewca i modernizacja, a potem likwidacja jego obwarowań zasługuje na osobne omówienie, nie będzie więc analizowany. Ważniejsze wydają się liczniejsze, małe i średnie miasta wschodniopruskie. Dobrym przykładem tego typu przedsięwzięć będzie tu np. Lidzbark Warmiński z „przebicciem” murów nieopodal zburzonej wcześniej Bramy Długiej i powstania tzw. Wagner-Damm (dziś ul. Wiślana) nad północną fosą miejską. Rozwiązanie to, datowane na koniec XIX stulecia, służyło ułatwieniu komunikacji między starym miastem a rozwijającym się północno-zachodnim przedmieściem z dzielnicą dworcową [Mikulski, Borodij 2008: 366-367]. Jednocześnie mamy do czynienia z usprawniającą tranzyt modernizacją układów komunikacyjnych. Ilustruje takie rozwiązania górnopruski Pasłęk, w którym funkcjonujący od średniowiecza północny, stromy podjazd przez Przedmieście Młyńskie zastąpiono w latach 1860-1865 tzw. serpentyną, trawersującą skarpy otaczające stare miasto od północy [Helwig 1987: 258]. Było to złożone przedsięwzięcie inżynierskie, obejmujące oprócz prac drogowych wzniesienie mostu nad kanałem Młynówki.



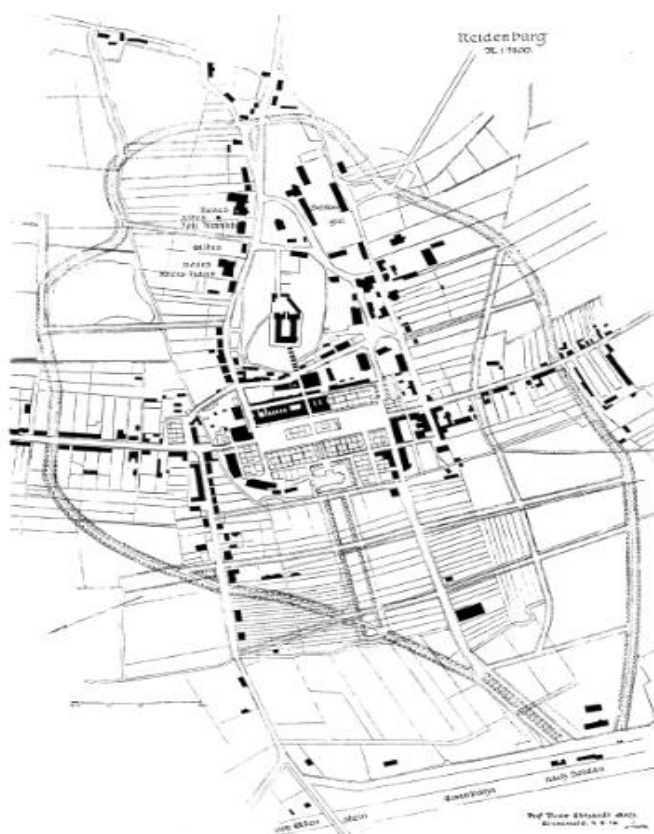
Rys. 1. Pasłęk – plan miasta z końca XIX w. [Helwig 1987: 416]

Innym, równie charakterystycznym zjawiskiem związanym z przemianami gospodarczymi i rozwojem miast regionu była powolna utrata znaczenia przez dawne rynki i rozwój przedmiejskich obszarów i placów – nowych centrów aktywności

handlowej. Jako przykład posłużyć mogą m.in. Friedrich-Wilhelm-Platz (Plac Słowiański) w zachodniopruskim Elblągu (powstały jeszcze pod k. XVIII w.), ale też np. Königin-Luise-Platz (dziś Miejski Park Solidarności) w Ełku czy Vorstädtische Markt (dziś pl. marsz. Józefa Piłsudskiego) na styku Starego i Nowego Miasta w Braniewie. Proces ten związany był z powstaniem w drugiej połowie XIX w. nowych ośrodków z czasem ważnych dzielnic – np. w Insterburgu/Wystruci czy w Olsztynie. W tym ostatnim przypadku mamy do czynienia z bardzo nowoczesnymi rozwiązaniami urbanistycznymi i komunikacyjnymi [Będkowski 2015: 32-52]. Warto również pamiętać o szeregu wybitnych realizacji urbanistycznych w metropolii – Królewcu, takich jak utworzenie miasta-ogrodu Ratshof, willowego Amalienau i Maraunenhof [Gause 1971: 640-651]. Realizacje te w skali prowincji warte są zauważenia, ale, jak już wspomniałem, stolica rządziła się na tle pozostałych miast zupełnie innymi, nieporównywalnymi potrzebami i możliwościami. Przełom XIX i XX w. to także inwestycje mostowe, zmieniające i usprawniające dotychczasowe układy komunikacyjne. Przykładem może być choćby most Luizy na Niemnie w Tylży, otwarty w 1907 r. i stwarzający zupełnie nowe możliwości komunikacji z Kłajpedą i Cesarstwem Rosyjskim. Czas „grynderski” na terenie Prus Wschodnich nie miał dynamiki znanej z zachodnich obszarów państwa pruskiego, ale przyniósł ukształtowanie, a może bardziej dopełnienie obrazu sporej części miast wschodniopruskich. Ich oblicza były wciąż niejednorodne, dla niektórych z nich charakterystycznymi była anachroniczna tradycja i zacofanie, a dla innych – bezwzględny postęp, przejawiający się w radykalnej przemianie krajobrazu miejskiego. Pierwsze dekady XX w. przyniosły ukształtowanie się zasadniczego układu komunikacyjnego większości miejscowych ośrodków. W zasadzie wszystkie utrzymywały dawną hierarchię z centrami miejskimi, wywodzącymi się z wieków średnich i podporządkowanymi im przedmieściami. Równocześnie rozwijały się w kilku wspomnianych miastach nowe dzielnice, stopniowo przejmujące niektóre funkcje ogólnomiejskie i stanowiące miejsce lokalizacji urzędów (mam tu na myśli choćby Olsztyn). Działania te nie doprowadziły do poważniejszych korekt układów komunikacyjnych oprócz wspomnianych likwidacji anachronicznych elementów, takich jak relikty obwarowań.

Czas odbudowy po zniszczeniach rosyjskich z lat I wojny światowej (1915-1925) jest dobrze omówiony [Salm 2006]. Okres ten zaowocował szeregiem korekt planistycznych, ale nie były to działania naruszające znacząco dawne układy komunikacyjne zniszczonych ośrodków miejskich. Warte wspomnienia są pomysły Bodo Ebhardta dotyczące stworzenia alejowej obwodnicy Nidzicy, powiązanej od zachodu z dworcem kolejowym [Salm 2001: 42]. Wiele wskazuje, że inne propozycje znaczących korekt w komunikacyjnych układach miejskich w trakcie usuwania zniszczeń po Wielkiej Wojnie nie było lub nie zostały zrealizowane. Częste były natomiast regulacje systemów parcelacyjnych (tzw. Umlegung), rzadsze zaś korekty przebiegu poszczególnych ulic w obrębie korygowanych kwartałów (np. Domnowo, Działdowo, Gąbin, Welawa). Z dużym rozmachem, już po zasadniczej fazie odbudowy miasta, zaprojektowano układ rozstajnego, wachlarzowego w planie placu w Gołdapi, loka-

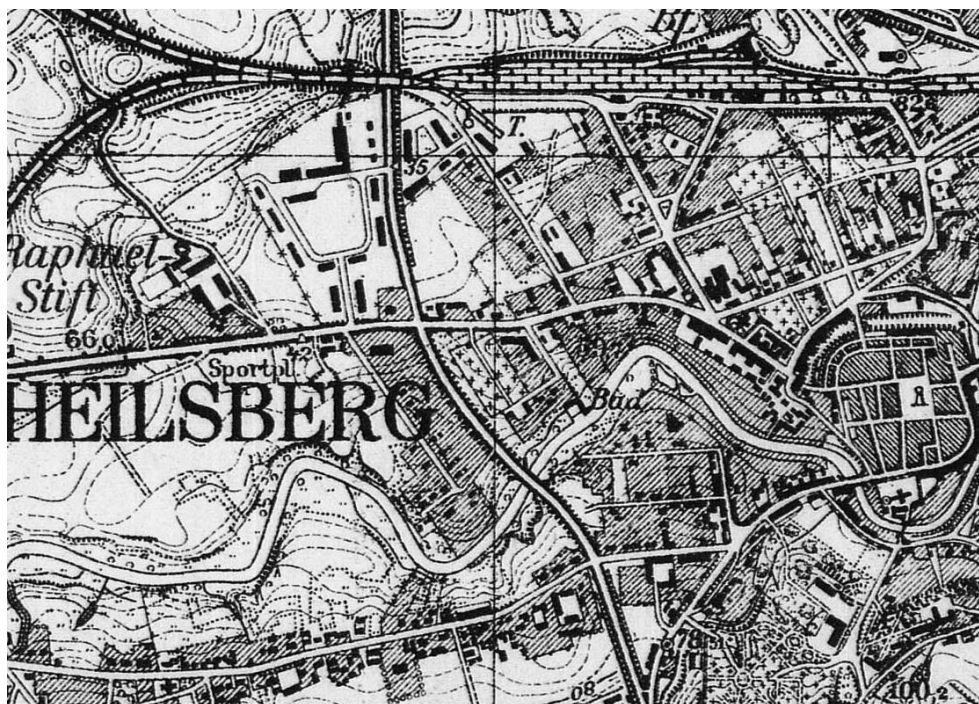
lizując przy nim reprezentacyjną siedzibę starostwa (Kreishaus) projektu Fritza Schopohla [Rietzler 1925: 115-127].



Rys. 2. Nidzica – projekt odbudowy miasta po 1914 r. [Salm 2001: 42]

Jednakże okres międzywojenny, z którym opisana inwestycja gołdapska jest czasowo powiązana, nie zaznaczył się znaczącymi realizacjami w zakresie przeobrażeń komunikacyjnych miast wschodniopruskich. Prócz rozpoczęcia (jeszcze we wczesnych latach 30.) budowy autostrady Królewiec–Berlin i planów modernizacji Królewca, powstało wówczas niewiele nowych, znaczących przedsięwzięć komunikacyjnych w obrębie śródmieść pozostałych miast prowincji. W przypadku Królewca pamiętać należy o zaczętej jeszcze w początkach XIX w. likwidacji pierścienia obwarowań bastionowych wokół śródmieścia. Na uzyskanych terenach budowlanych przeprowadzono szereg inwestycji, jak np. ogród zoologiczny, kompleks Targów Wschodnich (Ostmesse) z Haus der Technik czy założenia parkowe na terenach pofortecznych. To planowe *Entfestigung* stworzyło w międzywojniu świetne ramy dla rozwoju stołecznego miasta.

Można stwierdzić, że nienaruszone I wojną centra mniejszych miast nie ulegały w latach międzywojennych poważniejszym przemianom, zwłaszcza w odniesieniu do ich systemów komunikacyjnych w obrębie śródmieść. Obszary te, z racji generalnie słabego rozwoju gospodarczego tych ośrodków utrzymywały tradycyjne funkcje i nie potrzebowały radykalnych modyfikacji. Historyczne centra z racji wartości zabytkowych i złożonego systemu własności były jednocześnie obszarami trudnymi do regulacji. Wskutek budowy osiedli i kolonii przedmiejskich ulegała natomiast rozbudowie sieć uliczna wielu miejscowości. Jednym ze sporadycznie podejmowanych przez ówczesnych planistów zadań było także usprawnianie ruchu i planowanie obwodnic historycznych śródmieść. Dysponujemy jednak skromnymi źródłami ilustrującymi te procesy. W celu wyeliminowania tranzytu z dawnych centrów przenoszono go zazwyczaj na obszary zewnętrzne, dotąd tylko fragmentarycznie zurbanizowane. Zapewne impulsem do tworzenia obwodnic miała też militarna (garnizonowa) funkcja części miejscowości lub też, szczególne inwestycje wymagające rozbudowy bądź modyfikacji dotychczasowej sieci drożnej. Jako przykłady posłużyć nam mogą trzy miasta – Mrągowo/Żądbork [Mrągowo Atlas 2016], Lidzbark Warmiński [Mikulski, Borodij 2008: 378] i Olsztynek [Salm 2015: 96-98].



Rys. 3. Lidzbark Warmiński – plan miasta około 1937 r. z fragmentem obwodnicy śródmieścia, Messtischblatt z 1937 r. (zbiory własne)

W Mrągowie obejścia przeprowadzono po przechodzącej wtedy rozwój, zachodniej stronie miasta, wykorzystując po części przebieg dawnych polnych dróg. Sprzyjało to dalszej urbanizacji tego obszaru. W Lidzbarku zdecydowano się na zabieg innego typu – wytyczono trasę obchodzącą miasto przez tereny rolnicze. W obu przypadkach mamy do czynienia z interesującymi realizacjami, które stymulowały rozwój omawianych fragmentów obu miast. W Mrągowie nowy, zachodni szlak przyczynił się do podjęcia na tym obszarze kolejnych inwestycji budowlanych. Natomiast w odniesieniu do obwodnicy warmińskiego miasta powstało znaczące przedsięwzięcie inżynierskie (żelbetowy most na Łynie z około 1936 r.), ale okolica zachowała w części agrarny charakter.

Odrębne na tym tle rozwiązanie stanowi Olsztynek. Po budowie w sąsiedztwie miasteczka wielkiego *Reichserhenmal* – pomnika tannenberskiego (1924-1927), a potem umieszczeniu w obrębie jednej z wież oktogonu grobowca feldmarszałka Paula von Hindenburga (1934) niewielka miejscowość stała się celem patriotyczno-nacjonalistycznych pielgrzymek [Tietz 1999]. W celu usprawnienia ruchu i odciążenia układu komunikacyjnego małego miasta, w latach 1935-38 r. zmodernizowano znacząco okalający je system dróg. Wytyczono wtedy m.in. nową trasę – drogę do tannenberskiego monumentu (ówczesne *Goltzstrasse* i *Umgehungstrasse* – dziś odpowiednio ul. Ignacego Daszyńskiego i ul. Olsztyńska). Prowadziły one od placu przed nowym dworcem kolejowym (1939) do pomnika z pominięciem śródmieścia. W tym przypadku nadrzędnym celem była nie ochrona zabytkowego układu urbanistycznego, tylko skoordynowanie przebiegu drogi Warszawa -Gdańsk i trasy na Olsztyn z ruchem generowanym przez *Reichserhenmal*. Najpewniej chodziło też o uniknięcie kolizji ruchu na wspomnianych ciągach komunikacyjnych w trakcie państwowych uroczystości. Inne planowane w latach międzywojennych rozwiązania komunikacyjne dotyczące miasteczek wschodniopruskich wymagają odrębnych badań.

Cezura zasadnicza dla omawianej w artykule problematyki to odbudowa ze zniszczeń II wojny światowej. Stopień destrukcji i związanego z tym faktem upadku miast regionu w wyniku działań wojennych i późniejszych dewastacji był znaczący [Domagała 1998: 40-54]. Z pozycji tematu artykułu interesujące pozostają konkretne rozwiązania planistyczne i projekty komunikacyjne, ingerujące bezpośrednio w układy urbanistyczne historycznych centrów. Wiele wskazuje, że w podejmowanych koncepcjach odbudowy pomysły korekt komunikacyjnych odgrywały istotną rolę. Dla interesującego nas regionu charakterystyczne przykłady stanowią przeobrażenia obudowy rynków w Biskupcu, Morągu oraz Nidzicy. Oczywiście podobnych regulacji dokonywanych w obrębie historycznych śródmieść było więcej – można tu przywołać np. północny wjazd na teren zburzonego starego miasta w Kętrzynie, gdzie w latach 1953-1954 kompletnie przekształcono dawny układ komunikacyjny, tworząc rozległe rondo [Kętrzyn 2016: 711]. Warto też wspomnieć o wyburzeniu około 1950 r. świetnie zachowanej bastei przedbramnej: d. Bramy Garncarskiej przy ul. Adama Mickiewicza w Pasłęku. Celem wszystkich tych działań było usprawnienie ruchu tranzytowego przechodzącego przez centra wspomnianych miast.

Było to oczywiście – z dzisiejszego punktu widzenia i dalszego rozwoju komunikacji samochodowej – zadaniem bezsensownym. Jednak po wojnie działało się inaczej. Wykorzystano –w celu usprawnienia tranzytu – możliwości płynące z rozległych zniszczeń zabudowy śródmiejskiej dokonanych w 1945 r. i późniejszych rozbiórek. We wspomnianych miastach rezygnowano niejednokrotnie z przywrócenia jednego z bloków zabudowy przyrynkowej, by zastąpić go węzłem komunikacyjnym. Znajdujące się w tych miejscach – w kolizji do inwestycji – domostwa tworzyły do czasów zniszczenia integralne elementy założeń rynkowych. Trudno obecnie ocenić walory poszczególnych budynków, tworzących pierwotnie pierzeje wspomnianych wewnątrz urbanistycznych. Z pewnością zostały one kompletnie zignorowane w ramach wspomnianych regulacji komunikacyjnych. Rozwiązania te obrazują bezwzględny stosunek do historycznych układów przestrzennych, polegający na odejściu od potrzeby utrzymania lub odtworzenia rozplanowania i zachowania kompozycji głównych placów miejskich.



Rys. 4. Biskupiec – porównanie planów śródmieścia przed i po 1945 r.
[Wysocki 1998: 203]

Opisane zmiany następowały zwykle od lat 50. XX w. i kończyły się na przełomie 60. i 70. ubiegłego stulecia. W trwały sposób ukształtowały oblicze historycznych rynków tamtejszych miast. Warto zauważyć, że równolegle we wspomnianych ośrodkach następowała wymiana zabudowy i wprowadzanie na teren śródmieść wielorodzinnych bloków mieszkalnych – zamiast dotychczasowej zabudowy opartej o zazwyczaj jeszcze średniowieczny system parcelacji. W Morażu oprócz ratusza z pierwotnej obudowy rynku pozostał jeden budynek, z kolei w Nidzicy przetrwało w różnym stanie pięć domów ulokowanych przy głównym placu, a w Biskupcu zniszczeń uniknęły jedynie dwie przyrynkowe kamienice. W tym ostatnim miasteczku przestał też istnieć blok śródrzykowy, zastąpiony skwerem z pomnikiem. We wszystkich wspomnianych ośrodkach było to efektem nie tylko pożogi 1945 r., ale głównie późniejszych decyzji o rozbiórkach spalonych i poddanych postępującej destrukcji kamienic.



Rys. 5. Nidzica – rondo w miejscu południowej pierzei rynku, stan ok. 2015 r.
[fot. Autor, 2014]

W Morażu zdecydowano się na usunięcie całego kwartału zabudowy od południowo-wschodniej strony rynku. Zastąpił go skwer, który być może dziś spełnia oczekiwania ekologów, ale niewiele ma wspólnego z dobrze funkcjonującą przestrze-

nią centrum małego miasta. Podobnie ocenić można rozwiązania biskupieckie – zwłaszcza konwencjonalny skwer, w który przeobraził się dawny plac rynkowy. Być może najciekawiej rysuje się przypadek nidzicki, choć przyznać trzeba, że stopień ingerencji zmodyfikowanego układu komunikacyjnego w pierwotne rozplanowanie nie jest tu zbyt wielki. Jak wiadomo, tamtejsze stare miasto stanowiło jeden z najkonsekwentniej i najsprawniej przeprowadzonych dzieł odbudowy po zniszczeniach I wojny światowej [Salm 2006: 221-230]. Katakлизм kolejnej wojny doprowadził do usunięcia zabudowy południowej pierzei rynku. W konsekwencji zastąpił ją styk trzech ciągów komunikacyjnych: Warszawskiej (d. Polnische Strasse) od południa i poszerzonych wlotów (w obręb dawnego rynku) ulic Władysława Jagiełły i Tadeusza Kościuszki. W latach 70. XX w. wyburzono przetrwałe w pierzei zachodniej przyziemia kamienic przyrynkowych i wzniesiono na ich miejscu prefabrykowane bloki. Podobnie postąpiono z północno-wschodnim narożem rynku. Podobny proces nie nastąpił w pierzei wschodniej – może ze względu na potrzebę ekspozycji wzgórza zamkowego? Działania te nie zakończyły jednak przemian nidzickiego śródmieścia. Od około 20 lat interesującej ewolucji ulega sam plac rynkowy Nidzicy. Jego wschodnia pierzeja odzyskuje stopniowo i nie bez błędów postać powstałą po I wojnie światowej. Zmieniła się też posadzka i nawierzchnia rynku, pojawiły się również dyskusyjne elementy małej architektury.

3. PODSUMOWANIE

Można stwierdzić, że ostatnie dekady przynoszą przekształcenia dawnych rynkowych skrzyżowań w bardziej przyjazne ronda. Tak dzieje się we wspomnianej Nidzicy. Prócz wymiany (cywilizowania) nawierzchni placów i prób wprowadzenia zieleni brak na razie pomysłów na reaktywację zlikwidowanej po wojnie zabudowy.

W przypadku wielu miast omawianego regionu mamy do czynienia z jednej strony ze zdeformowanymi pozostałościami – zabytkami średniowiecznej urbanistyki, będącymi zarazem ofiarami powojennych korekt. Dziś niektóre ze wspomnianych przedsięwzięć okazują się niepotrzebne, gdyż w wielu miastach wybudowane obwodnice omijające historyczne śródmieścia. Podejmowane są próby liftingu historycznych śródmieść zniekształconych wadliwą odbudową. Rewitalizacje obejmują często obszary dawnych, zniekształconych rynków. Czy w przyszłości na miejsce samochodowych rond powrócą rynkowe pierzeje? Tego jeszcze nie wiemy.

LITERATURA

- Achremczyk S. (red.), 2016, *Kętrzyn. Dzieje miasta*, Kętrzyńskie Centrum Kultury, Kętrzyn.
- Będkowski R., 2015, *Profesor Theodor Goecke i jego projekt urbanistyczny dla Olsztyna*, „Warmińsko-mazurski Biuletyn Konserwatorski”, nr 7, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, s. 32-52.
- Domagała T., 1997, *Miasta wschodniopruskie w okresie zimowej ofensywy Armii Czerwonej w 1945 roku w: Odbudowa miast historycznych. Dokonania przeszłości. Potrzeby i możliwości współczesne. Wyzwania przeszłości*, red. M. Lubocka-Hoffmann, PKN ICOMOS, Elbląg, s. 40-54.
- Gause F., 1971, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*. Bd. 2 i 3, Köln; Graz Böhlau Verlag.
- Helwig R., 1987, *Geschichte der Stadt Preussisch Holland*, Mönchengladbach, Selbstverlag der Kreisgemeinschaft Pr. Holland.
- Mikulski K., Borodij E. (red.), 2008, *Historia Lidzbarka Warmińskiego*, t. I, Urząd Miejski w Lidzbarku Warmińskim, Lidzbark Warmiński.
- Mrągowo-Atlas, 2016, *Mrągowo. Atlas Historyczny Miast Polskich*, t. III: Mazury, oprac. historyczne J. Gancewski, R. Czaja, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń.
- Rietzler W., 1925, *Deutsche Wiederaufbauarbeit. Der Wiederaufbau in Stadt und Kreis Goldap durch Architekt Fritz Schopohl*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart, Berlin und Leipzig, s. 115-117.
- Salm J., 2001, *Bodo Ebhardt i jego wizja odbudowy Nidzicy*, „Rocznik Mazurski”, nr 5, s. 31-42.
- Salm J., 2006, *Odbudowa miast wschodniopruskich po I wojnie światowej*, Borussia Gutgraf, Olsztyn.
- Salm J., 2015, *Architektura spod znaku swastyki w Prusach Wschodnich – wstęp do rozpoznania tematu*, „Architectus”, nr 2 (42), s. 96-99.
- Salm J., 2021a, *Ostrożna introdukcja do badań nad urbanistyką dawnych ziem pruskich*, cz. I, „Studia Angerburgica”, nr 18, s. 8-25.
- Salm J., 2021b., *Zniszczenia wojenne jako czynnik determinujący krajobraz miejski na przykładzie ośrodków Polski Północno-Wschodniej i co z tego wynika*, w: *Oblicza wojny*, T. 5: *Miasto i wojna*, red. W. Jarno, J. Kita, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 393-413.
- Tietz J., 1999, *Das Tannenberg-Nationaldenkmal: Architektur, Geschichte, Kontext*, Berlin, Verlag Bauwesen.
- Walther R., 1961, *Die Veränderungen ost- und westpreußischer Grundrisse nach der Ordenszeit*, „Zeitschrift für Ostforschung“ 9, H. 1, Marburg/Lahn, s. 33-56.
- Wojciechowska-Grygo A., 2014, *Badania architektoniczne reliktyw zespołu przedbramia Bramy Górnej w Olsztynie*, „Olsztyński Rocznik Konserwatorski”, s. 25-42.
- Wólkowski W., 2014, *Przemiany budowlane miast południowej i wschodniej Warmii w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Warmińsko-Mazurski Biuletyn Konserwatorski” 6/2014, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, s. 6-33.
- Wysocki J., 1998, *Wyniki dotychczasowych badań archeologicznych terenów starych miast województwa olsztyńskiego i ich wykorzystanie w procesach rewitalizacji*, w: *Badania archeologiczne starych miast Warmii i Mazur a problemy ich rewitalizacji*, red. J. Wysocki, Wydawnictwo „Michalska i Partnerzy” Milanówek, Nidzica, s. 203.

OLD TOWNS AND COMMUNICATION: FROM EAST PRUSSIA TO PROVINCE OF WARMIA AND MAZURY

Summary

The aim of this contribution is to discuss selected historical issues of changes in urban layout of historic towns in East Prussia, aiming at their regulation in terms of communication and traffic. Especially, Author focuses his attention on a few key problems, namely: regulations from the turn of the Eighteenth and Nineteenth Centuries, resulting in demolition of medieval town walls and expansion of new suburban districts; plans and corrections of street network from ca. 1900, including ring roads and bypasses. Third and the last problem discussed in this essay is related to dramatic alterations and reconfigurations of historic towns infrastructure and urban space in the period after the closure of WWII, when most of East Prussian towns were included in the new province of Poland. All of historical problems in question are connected by the very issue of impact that discussed changes have had on historic urban layouts of towns.

Keywords: urban traffic regulations, protection of historic downtowns, East Prussia, Warmia-Mazury province