

NATALIA PRZESMYCKA

## LUBLIN U PROGU XX WIEKU – UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU URBANISTYCZNEGO

### ZARYS MYŚLI URBANISTYCZNEJ PRZEŁOMU XIX I XX WIEKU

W połowie XIX wieku znacząco zaczął się zmieniać stan europejskich miast, co spowodowane było problemami demograficznymi i przestrzennymi, będącymi przede wszystkim konsekwencją rewolucji przemysłowej. Życie w mieście zarówno w sensie społecznym, organizacyjnym, jak i przestrzennym stało się przedmiotem szczególnego zainteresowania tak teoretyków, jak i praktyków zajmujących się urbanistyką<sup>1</sup>. W tym czasie pojawiają się akty sanacji i regulacji istniejących miast, a także rozpoczął się proces deglomeracji, polegający na zakładaniu osiedli mieszkaniowych, najczęściej o charakterze patronackim lub powiązanych z zakładami przemysłowymi<sup>2</sup>.

---

Dr inż. arch. NATALIA PRZESMYCKA – adiunkt Katedry Architektury, Urbanistyki i Planowania Przemysłowego na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej. Uczestnik projektu „Kwalifikacje dla rynku pracy – Politechnika Lubelska przyjazna dla pracodawcy” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Participant of the project: „Qualifications for the labour market – employer friendly university”, cofinanced by European Union from European Social Fund; e-mail: [nprzesmycka@gmail.com](mailto:nprzesmycka@gmail.com)

<sup>1</sup> Dziewiętnastowieczni socjaliści utopijni, tacy jak Robert Owen czy Fourier Charles, poza zasadami działania idealnego społeczeństwa nakreślali przestrzenne wizje związane z urbanistycznym rozwiązaniem idealnej jednostki osadniczej. Rozważania Fouriera na temat idealnej społeczności zamieszkującej samowystarczalne Falanstry o formie przypominającej ogromne pałace zostały przedstawione w 1830 r. Z kolei wizje Owena opierały się na tworzeniu osad i wsi przemysłowych, łączących walory życia wiejskiego z funkcjami przemysłowymi. Formy przestrzenne osad na planie kwadratu lub koła składać się miały z okalających budynków mieszkalnych i budynków o funkcjach wspólnych do użytku dla całej jednostki, zlokalizowanych wewnątrz struktury. Za: P. KANIA, *Od Charlesa Fouriera do Paolo Solariego. Przemiany w sposobie kształtowania osiedli mieszkaniowych na przestrzeni wieków*, „Architecturae et Arbutus” 2010, nr 2, s. 27-28.

<sup>2</sup> Idee Owena zostały częściowo zrealizowane w osadzie dla pracowników młynów w New Lanarch (Szkocja) oraz w miejscowości New Harmony (USA), która jednak nie utrzymała się. Prze-

Przełom XIX i XX wieku to okres zasadniczych zmian w podejściu do zagadnienia rozwiązywania problemów urbanistycznych rozwijających się miast europejskich, zwłaszcza tych historycznych. Problemem była zmiana charakteru wielu z nich w kierunku dominacji funkcji przemysłowej, utrudnienia komunikacyjne wynikające z tradycyjnie wąskich ulic i warunki higieniczno-sanitarne w starej zabudowie. Rozwiązania tych problemów miast zależały przede wszystkim od działań władz miejskich. Powszechne było ustalanie przepisów budowlanych i porządkowych, nie zawsze jednak przestrzeganych i egzekwowanych. Takie miasta jak Paryż i Barcelona wcieliły w życie całościowe, konsekwentne plany przebudowy istniejącego układu urbanistycznego i wielkomiejskiego rozwoju, dając tym samym przykład dla rozwiązań o skromniejszej skali. Podejście planistyczne popularne w drugiej połowie XIX wieku, zwane *Gesamtordnung*, na przełomie wieków ustąpiło miejsca idei *Gesamtplanung*<sup>3</sup>.

Teoretyczne rozważania nad podstawami budowy miast i praktyczne rozwiązania były publikowane jako książki i szeroko opisywane w prasie europejskiej. Do jednej z najważniejszych publikacji traktujących o urbanistyce końca XIX wieku należy wydana w Wiedniu w 1889 r. przez Camillo Sitte *Budowa miast na podstawach artystycznych*.

Przełom wieków i pierwsze dziesięciolecie XX wieku to okres powstawania interesujących teorii urbanistycznych, które wdrażane były w rozwiązaniach praktycznych. Problemami miast interesowali się nie tylko ich władarze i architekci, ale również lekarze, politycy, inżynierowie i filozofowie. Takie wielodyscyplinarne zainteresowanie było podstawą dla wykształcenia się współczesnej urbanistyki, jako dziedziny nauki. Za pioniera nowoczesnej urbanistyki można uznać Tony'ego Garniera, który w 1917 r. opublikował pracę pt. *Une Citte Industrielle*. Opisał w niej model miasta przemysłowego – z podziałem na czytelne i rozmieszczone racjonalnie strefy funkcjonalne, który miał ogromny wpływ na zasady planowania miast modernistycznych. Z kolei dla kształtowania się osiedli mieszkaniowych u progu XX

---

mysłowcy zauważyli, że miejsce zamieszkania i oferowane udogodnienia i usługi dla pracowników zakładów przemysłowych mają ogromny wpływ na prosperowanie zakładów. Wśród przykładowych osiedli powiązanych z zakładami przemysłowymi można wymienić: angielskie Saltair Tytusa Salta (1852), Port Sunlight w Liverpoolu czy osiedle zakładów Kruppa w Essen.

<sup>3</sup> *Gesamtordnung* oznacza zarówno porządkowanie zastanej przestrzeni miejskiej, jak i przestrzenny rozwój miasta historycznego przez odgórnie narzucane regulacje, charakteryzujące się dużym stopniem formalności i bezkompromisowością, jak np. przebudowa Paryża barona Haussmana czy Barcelony Ildefonso Cerdy. *Gesamtplanung* charakteryzuje już XX wieczne podejście do zagadnienia rozwoju miasta uwzględniające planowanie jego rozwoju przestrzennego na dużych obszarach, ze szczególnym uwzględnieniem roli terenów zieleni. Podział ten dokonany został przez Juliusa Posnera. Za: W. KONONOWICZ, *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Wrocław 1997, s. 7.

wieku ogromny wpływ wywarła idea miasta-ogrodu Ebeneзера Howarda. Ta ostatnia była szczególnie popularna na ziemiach polskich, propagowana przez czasopisma branżowe, między innymi „Architekta”<sup>4</sup>. Powstają wówczas pierwsze organizacje skupiające osoby zainteresowane problemami miast, środowiska naturalnego i społeczno-ekonomicznymi aspektami inżynierskiej działalności człowieka. W 1899 r. z inicjatywy Howarda powstaje Garden Cities Association. Jego działaniem było szerzenie idei miasta-ogrodu. W 1913 r. stowarzyszenie przyjęło nazwę International Garden Cities and Town Planning Association, stając się tym samym jednym z pierwszych urbanistycznych międzynarodowych stowarzyszeń<sup>5</sup>.

#### UWARUNKOWANIA ROZWOJU URBANISTYCZNEGO MIASTA LUBLINA U PROGU XX WIEKU

Na rozwój przestrzenny Lublina u progu XX wieku wpływ miały zarówno wydarzenia historyczne, jak i sytuacja gospodarcza kraju, oraz wewnętrzne uwarunkowania rozwoju wynikające z sytuacji ekonomicznej i politycznej miasta. W latach siedemdziesiątych XIX wieku Lublin był trzecim co do wielkości miastem Królestwa Polskiego, liczącym 29 tys. mieszkańców<sup>6</sup>. Stanowił najważniejszy ośrodek przemysłowy rolniczego regionu, dla którego głównym rynkiem zbytu była carska Rosja. Decyzja o otwarciu połączenia kolejowego pomiędzy Warszawą a Kowlem – z dworcem kolejowym w Lublinie była najważniejsza dla określenia dalszych kierunków rozwoju przestrzennego miasta.

Uwarunkowania polityczne dla rozwoju Lublina u progu XX wieku wynikały przede wszystkim z organizacji władz w mieście i stopnia ich zainteresowania jego rozwojem. Po upadku powstania styczniowego represje w dużym stopniu dotknęły samorządów miejskich. Wprowadzony w Królestwie Kongresowym system rządów wojskowych uniemożliwiał prowadzenie jakiegokolwiek działalności samorządowej<sup>7</sup>. Budżet miasta zatwierdzały władze wyższe, roczne dochody musiały przewyższać

---

<sup>4</sup> Należy zaznaczyć, że idee Howarda nie odnosiły się jedynie do miast-ogrodów, ale również do przedmieść ogrodowych i ogrodowych wsi.

<sup>5</sup> Od pierwszych lat do stowarzyszenia należeli również polscy architekci. *A Hundred Years at the Global Spearhead. A century of IFHP 1913-2013*, oprac. G. Allen, IFHP 2013, s. 25.

<sup>6</sup> Warszawa liczyła wówczas 276 tys., a Łódź 50 tys. mieszkańców.

<sup>7</sup> Bez zgody namiestnika nie wolno było zwoływać rad miejskich. Stopniowo, w drodze ukazów przeprowadzono radykalną reorganizację zarządów miast, a magistraty miejskie, pozbawione wszelkiej samodzielności, przekształcono w niższe organy administracyjne. W miastach władzę sprawowali urzędnicy państwowi, przeważnie z rangą wojskową oraz powiatowe i gubernialne zarządy żandarmerii. Za: E. PRZESMYCKA, *Przeobrażenia zabudowy i krajobrazu miasteczek Lubelszczyzny*, Lublin 2001, s. 64.

wydatki, zaś uzyskane nadwyżki miały być przekazywane do Banku Państwa jako depozyty wieczyste i nie mogły być wydatkowane. Podobnie działo się z zaoszczędzonymi wydatkami budżetowymi. Bez zgody władz centralnych miasto nie mogło zaciągać pożyczek. Przepisy te ograniczały możliwość przeprowadzenia większych inwestycji komunalnych<sup>8</sup>.

Bardzo widoczny wpływ na rozwój poszczególnych dzielnic Lublina miał podział administracyjny miasta z okresu zaboru rosyjskiego na cyrkule: chrześcijański i żydowski<sup>9</sup>. Na przełomie wieków okręg chrześcijański, którego centrum stawał się plac Litewski i ulica Krakowskie Przedmieście, był intensywnie zabudowywany; brukowano ulice, żwirowano place i obsadzano drogi wylotowe topolami. Tutaj znajdowały się niemal wszystkie urzędy (również w dawnych pałacach i budynkach poklasztornych). Zabudowa cyrkulu żydowskiego, w obrębie którego znalazło się Stare Miasto, systematycznie wymykała się spod kontroli, zaś zły stan techniczny budynków i sanitarny całego obszaru był pogłębiającym się problemem. Granicą pomiędzy cyrkułami była obecna linia ulic Lubartowskiej i Królewskiej.

W latach sześćdziesiątych XIX wieku, w związku ze zniesieniem stosunków dominalnych w mieście, pojawił się problem określenia granic administracyjnych i obszarów wchodzących w skład miasta<sup>10</sup>. Podstawy prawne do konfiskaty dóbr kościelnych w przypadku Lublina odnosiły się również do gruntów pojurydycznych, które przeszły na pełną własność „właścicieli” posesji<sup>11</sup>. Całkowity proces likwidacji jurydyk trwał do 1877 r. Miasto dysponowało bardzo niewielkimi środkami finansowymi. W ciągu kolejnych 40 lat wykupiono tylko najbardziej potrzebne grunty pod przyszłe inwestycje miejskie, między innymi gazownię i wodociąg. Jednak magistrat nie dysponował wystarczającą ilością środków finansowych, by w wa-

---

<sup>8</sup> Sposób zarządzania miastami w Królestwie Polskim został określony przez ukaz carski z 31 XII 1866 r. (Dz. Praw Król. Polsk. t. LXVI, s. 119-193; Dz. Praw Król. Polsk. t. LXVIII, s. 27-35).

<sup>9</sup> W. ŚLADKOWSKI, *W epoce zaborów*, [w:] *Lublin dzieje miasta. XIX-XX wiek*, t. II, oprac. W. Wójcikowski, Lublin 2000, s. 27.

<sup>10</sup> Po upadku powstania styczniowego władze carskie wydały ukaz o przejęciu majątków i kapitałów klasztorów oraz ukaz o urządzeniu duchowieństwa świeckiego rzymskokatolickiego (Dz. Praw. Król. Polsk. t. LXII, s. 415; t. LXIII, s. 368), a także wcześniejszy ukaz o uprawnieniu Żydów (Ukaz z 1862 r. o uprawnieniu Żydów, Dz. Praw. Król. Polsk. t. LX, s. 19). Stosunki dominalne zniesiono w 1866 r. (Dz. Praw. Król. Polsk. t. LXVI, s. 27).

<sup>11</sup> Wśród tzw. własności niepełnej rozróżniano grunty: czynszowe, wieczysto-czynszowe, wieczysto-dzierżawne. Wieczysta dzierżawa nie była ograniczona żadnym przeciągiem lat, umożliwiała korzystanie z niej spadkobiercom oraz umożliwiała alienowanie nieruchomości za zezwoleniem *domini directi*. Dzierżawca płacił tylko umówione wykupne i kanon roczny z wydzierżawionej nieruchomości, przy czym czynsz mógł być związany z dochodem czerpanym z nieruchomości. Za: J. MAZURKIEWICZ, *O likwidacji stosunków dominalnych w miastach Królestwa Kongresowego w 1866 roku*, „Rocznik Lubelski”, 9 (1966), s. 270-271.

runkach wolnej konkurencji móc nabywać grunty i przeznaczać je pod zabudowę<sup>12</sup>. Sytuacja polityczno-ekonomiczna miasta była więc najważniejszym uwarunkowaniem ograniczającym planowy rozwój Lublina.

Krótki okres, kiedy Lublin znalazł się pod władzą austriacką (1915-1918), przyniósł zmianę władz miejskich<sup>13</sup> i długo oczekiwane poszerzenie granic administracyjnych. Starania magistratu o rozszerzenie obszaru administracyjnego miasta, nieskuteczne pod zaborem rosyjskim, zostały zatwierdzone jednokrotną decyzją administracyjną.

Do wewnętrznych uwarunkowań rozwoju urbanistycznego Lublina należy również struktura demograficzna. W okresie 40 lat liczba ludności miasta wzrosła ponad dwukrotnie (w 1914 r. osiągając 71,6 tys. mieszkańców)<sup>14</sup>. Intensywny rozwój budownictwa aż do wybuchu I wojny światowej był wyrazem potrzeb. Lublin, jak większość miast zaboru rosyjskiego, na przełomie wieków cierpiał na brak odpowiedniej infrastruktury technicznej i sanitarnej, dotkliwie dający się we znaki wobec wzrastającego zagęszczenia zabudowy, spowodowanego gwałtownym przyrostem liczby mieszkańców.

Elementem warunkującym kierunki rozwoju urbanistycznego, a zarazem narzędziem jego wdrażania jest plan – projekt rozwoju. Dziewiętnastowieczne opracowania pomiarowe wykonywane przede wszystkim przez Feliksa Bieczyńskiego nosiły cechy projektów regulacyjnych czy wręcz – używając współczesnej nomenklatury – były projektami rewitalizacji. Jednak poza projektem lokalizacji linii kolejowej i dworca wraz z prognozą ich oddziaływania na rozwój południowej części Lublina, niewiele z nich doczekało się pełnej realizacji. Przeszkodami były stosunki własnościowe, brak funduszy miejskich i ogólnie zła sytuacja ekonomiczno-gospo-

---

<sup>12</sup> Przykładem może być sytuacja, gdy w 1912 r. miasto nie było w stanie zapłacić 100 tys. rubli za nadbystrzyckie łąki będące własnością W. Graffa. Tereny te nabyli Schönbrum i Braffmannowie; w 1913 r. przedłożyli plan parcelacyjny, zakładający wytyczenie 28 ulic i wyznaczenie 600 placów pod domy mieszkalne, 8 placów pod fabryki oraz własny ogród publiczny. Za: A. KIEREK, *Rozwój przestrzenny i stan urzędzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski”, 4 (1961), s. 183.

<sup>13</sup> 1 października 1915 r. Lublin stał się siedzibą nowej władzy okupacyjnej. W obrębie guberni lubelskiej (Kielce, Lublin, Piotrków, Radom) zlikwidowano prawie wszystkie rady miejskie, obsadzając urzędnicze stanowiska komend powiatowych wojskowymi, w większości nie polskiej narodowości. Za: J. LEWANDOWSKI, *Austro-węgierskie generalne gubernatorstwo wojskowe w Lublinie przed aktem 5 listopada 1916 roku*, „Rocznik Lubelski”, 18 (1977), s. 131, 140-141.

<sup>14</sup> 40,3% stanowili mieszkańcy wyznania rzymskokatolickiego, 1,9% – ewangelickiego, 48,9% – mojżeszowego i 8,9% – prawosławnego. Po wybuchu I wojny światowej ewangelicy zostali w przeważającej większości internowani przez Rosjan i wywiezieni w głąb cesarstwa, niewiele z tych osób powróciło. Ludność wyznania prawosławnego stanowili przede wszystkim Rosjanie, którzy w trakcie zaborów systematycznie tu się osiedlali. Większość z nich opuściła Lublin przed zbliżającym się frontem w 1915 r.

darca miasta. Jednocześnie brak obowiązujących aktualnych planów regulacyjnych utrudniał kontrolę nad inwestycjami budowlanymi, szczególnie mieszkaniowymi powiązanych z terenami przemysłowymi. Elementy projektowania i planowania urbanistycznego wprowadzane były dopiero w kolejnym planie pomiarowym z lat 1912-1914, zawierającym wyznaczenie ulic na terenie „Rusałki”, czyli łąk nad Bystrycą, pomiędzy cmentarzem przy ul. Lipowej a Obozem Zachodnim<sup>15</sup>.

#### KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO LUBLINA NA PRZEŁOMIE XIX I XX WIEKU

Już w drugiej połowie XIX wieku w strukturze przestrzennej Lublina pojawiły się pierwsze wyraźne podziały funkcjonalne. Dla Lublina był to czas znaczących przemian przestrzennych, których efektem było kształtowanie nowego kierunku rozwoju miasta. Najważniejszy historyczny kierunek rozwoju zabudowy w stronę zachodnią, wyraźnie widoczny od XVI wieku, został ograniczony w XIX wieku lokalizacją miejskiego cmentarza, koszar, Ogrodu Saskiego i terenami miasteczka Wieniawa. Rozwój miasta utrudniały również dobra należące do donacji Rüdiger, rozciągające się w poprzek ulic: Krakowskie Przedmieście, Namiestnikowska, Krochmalna i Bychawska<sup>16</sup>.

Najważniejszym czynnikiem kształtującym kierunki rozwoju urbanistycznego Lublina początku XX wieku była kolej. Po otwarciu w 1877 r. dworca kolej stała się nowym, najważniejszym czynnikiem miastotwórczym. Wzdłuż linii kolejowej i jej bocznic koncentrował się stopniowo niemal cały przemysł Lublina (Bronowice, Kośminek i Za Cukrownią). Powstały tu nie tylko nowe fabryki, ale przeniosły się również zakłady istniejące wcześniej w śródmieściu. W ciągu około 20 lat wykształciła się dzielnica przemysłowa, płynnie łącząc się z dziewiętnastowieczną industrialną częścią miasta zlokalizowaną w linii ulic Lubartowska – Zamojska i sięgającą aż do Bystrzycy (ryc. 1).

W latach 1894-1900 w dzielnicy przemysłowej powstały założenia fabryczne między innymi fabryki Moritza, Plage i Laśkiewicza, cementowni, cukrowni i zakładów przetwórstwa spożywczego. Zabudowie przemysłowej towarzyszyły domy mieszkalne jedno- i wielorodzinne, te ostatnie w formie kamienic czynszowych. Układ zabudowy wynikał z możliwie oszczędnej parcelacji prywatnych gruntów. Wzdłuż ulic Zamojskiej i Foksał, łączących dworzec z centrum miasta, wznoszono nowe domy mieszkalne, w tym kamienice czynszowe. Do I wojny światowej po-

---

<sup>15</sup> APL, PmL, sygn. 12.

<sup>16</sup> Studium Historyczno-Urbanistyczne, LWKZ, sygn. 5021.

wstała zabudowa dzielnic robotniczych: Kośminka i Bronowic oraz Za Cukrownią wzdłuż ulicy Krochmalnej. Te nowe dzielnice rozdzielone były torami kolejowymi i rzeką Czerniejówką. Ich zabudowa była początkowo chaotyczna, a dzielnice nie posiadały między sobą połączeń komunikacyjnych. Dzielnice położone „za torami” łączyły się z centrum miasta tylko jedną arterią – ul. Zamojską, która już w kilka lat po uruchomieniu kolei stała się nadmiernie obciążona ruchem.

Kanwę dla rozwoju zabudowy przełomu XIX i XX wieku stanowił układ komunikacyjny. W śródmieściu Lublina (do linii dawnych okopów konsumpcyjnych) ulice wytyczane były w nawiązaniu do ukształtowania terenu i wcześniejszych podziałów własnościowych. Większość ulic wyznaczana była w linii dawnych ciągów komunikacyjnych. Podziały własnościowe utrudniały planowanie nowych ulic w śródmieściu. Zabudowa rozciągała się wzdłuż głównych traktów komunikacji o znaczeniu krajowym: w kierunku zachodnim (trakt na Warszawę), południowym (w kierunku Zamościa) oraz północnym (w kierunku Lubartowa). Nowo wytyczone ulice wylotowe z miasta były prostokątne i miały większą szerokość (np. ul. Nowa, Trakt Zamojski, Trakt Warszawski, Foksal), podobnie jak wszystkie nowe ulice w dzielnicy przemysłowej.

Tereny przemysłowe rozwijały się wzdłuż linii kolejowej. Zielen tworzyła pasmowy układ powiązany z rzekami Czerniejówką i Bystrzycą, a w dolinie rzeki Czechówki, pomimo problemów technicznych i sanitarnych wiążących się z taką lokalizacją, rozwijała się zabudowa mieszkaniowa.

#### UWARUNKOWANIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

W okresie międzywojennym po raz pierwszy w historii miasta rozwój przestrzenny stał się przedmiotem planowania, a więc można mówić o projektowanym rozwoju urbanistycznym. Odzyskanie niepodległości i sytuacja polityczno-ekonomiczna kraju, a także panujące w Europie prądy i idee odnośnie do planowania i budowy miast, były najważniejszymi czynnikami zewnętrznymi warunkującymi rozwój Lublina. Do najważniejszych uwarunkowań wewnętrznych możemy zaliczyć warunki naturalne i sytuację ekonomiczną miasta.

Pierwsze lata odrodzenia się państwa polskiego nie sprzyjały rozwojowi miast. Miasta nie miały wystarczających środków na odbudowę, nie mogły też liczyć na znaczną pomoc państwa. Sytuacja gospodarcza pociągnęła za sobą inflację, która skutkowałą zaciąganiem przez miasta pożyczek ze Skarbu Państwa i koniecznością uchwalania dodatkowych budżetów. Nowa sytuacja polityczna spowodowała zmiany gospodarcze, które miały w konsekwencji największy wpływ na kierunki inwestycji

przemysłowych w Lublinie. Wiele gałęzi przemysłu po odzyskaniu niepodległości straciło wschodnie rynki zbytu. W Lublinie wśród przedsiębiorstw, które przestały funkcjonować, należy wymienić: cementownię, klinkiernię, fabrykę lamp łukowych Carbo-Lumen, fabrykę Kuczyńskiego (imadeł i pomp), browar Kijoka<sup>17</sup>. Kres inflacji w państwie położyła dopiero reforma Grabskiego w 1934 r. Jediną możliwością finansowania inwestycji miejskich dla popieranym przez rząd RP miast dawnego zaboru rosyjskiego stało się zaciąganie pożyczki zagranicznej, jako długoterminowego kredytu. Skorzystały z niej poza Lublinem Częstochowa, Radom i Piotrków Trybunalski. „Pożyczka ulenowska” umożliwiła miastom wykonanie niezbędnych inwestycji z zakresu infrastruktury miejskiej.

Do powstania w Lublinie szeregu zakładów przemysłowych przyczyniło się objęcie miasta programem Centralnego Okręgu Przemysłowego, obejmującego również południową część województwa lubelskiego. Na miejscu upadłych zakładów Plage i Laśkiewicza powstała Lubelska Wytwórnia Samolotów. W latach trzydziestych przemysł stopniowo zaczął się odbudowywać. Ostatnie, przed II wojną światową, inwestycje to fabryka konserw Poels et Comp, oraz hala montowni samochodów osobowych firmy Lilpop, Rau i Lowenstein<sup>18</sup>.

Ważnym wewnętrznym uwarunkowaniem dla kierunków rozwoju Lublina w okresie międzywojennym były tereny należące do wojska, które znacznie ograniczały rozwój zabudowy. W tym czasie na obszarze miasta znajdowały się dwa duże tereny zajęte przez wojsko: Obóz Zachodni i Obóz Południowy<sup>19</sup>, oraz pole ćwiczeń (250 morgów) i strzelnica wojskowa na Czechowie<sup>20</sup>. Dla potrzeb wojska zajęte były również obiekty poklasztorne przy ul. Szpitalnej, mieszczące dowództwa szefostwa. Dowództwo okręgu w latach dwudziestych mieściło się w pałacu Radziwiłłowskim, jednak miał być on przeznaczony w planach miasta na siedzibę dla władz wojewódzkich<sup>21</sup>. Wobec planowanego poszerzenia granic Lublina o tereny wsi Dziesiąta, zwracano uwagę na blokującą rozwój miasta lokalizację składów amunicji przy Obozie Południowym. Ministerstwo Spraw Wojskowych w Warszawie zaproponowało utworzenie 900-metrowej strefy bezpieczeństwa odległości od przyszłej zabudowy.

---

<sup>17</sup> Czynnych było 87 zakładów przemysłowych zatrudniających 2047 robotników. Za: A. KIEREK, *Rozwój przestrzemny...*, s. 46.

<sup>18</sup> W okresie PRL, po znacjonalizowaniu przemysłu przekształcona w Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

<sup>19</sup> Obóz Południowy znajdował się po południowej stronie linii kolejowej, zajmując teren od drogi do wsi Wrotkowa do ulicy Nowy Świat, wyznaczającej granicę dzielnicy Dziesiąta. Do linii kolejowej przylegały rozległe składy amunicji. W 1919 r. z nieznanym przyczyn wybuchły dwa z baraków. Za: H. DANCZOWSKA, *Dzielnica Dziesiąta*, Lublin 1998, s. 15. Wydarzenie to spowodowało dyskusję o możliwości przeniesienia składów w inne miejsce.

<sup>20</sup> APL, AmL 1918-1939, sygn. 1788, s. 27.

<sup>21</sup> Tamże, s. 12.



Strefa ta obejmowała już zagospodarowane boczne ulice ulicy Bychawskiej i część Kośminka. W 1933 r. wojewoda lubelski cofnął zakaz zabudowy, opierając się na wynikach pracy komisji, która stwierdziła, że składy nie zagrażają bezpieczeństwu publicznemu<sup>22</sup>. Tym samym stało się możliwe zabudowywanie dzielnicy, przyłączonej dwa lata wcześniej do granic administracyjnych Lublina.

Istotnym uwarunkowaniem dla kierunków rozwoju Lublina po odzyskaniu niepodległości były panujące trendy w urbanistyce. W okresie międzywojennym była ona ciągle pod wpływem idei miasta-grodu oraz myśli modernistycznej, która najlepiej wyrażona została w 1933 r. podczas kongresu CIAM. W Polsce ukazały się ważne opracowania naukowe dotyczące zarówno historii budowy miast, jak i zasad ich planowania. W okresie międzywojennym zwracano uwagę na podział miast na strefy funkcjonalne. Podstawowe trzy strefy wyróżnione przez Romana Felińskiego to: handlowa, przemysłowa i mieszkaniowa. Poszczególnym strefom towarzyszyć miał określony rodzaj zabudowy – odpowiednio: zwarty, zgrupowany i otwarty<sup>23</sup>. Takie podejście do strefowania zabudowy widoczne jest również w Planie Wielkiego Miasta Lublina.

Po raz pierwszy zwracano uwagę na konieczność sporządzania planów rozbudowy miast, jako koniecznego elementu dla ich prawidłowego i harmonijnego rozwoju. Większość dużych polskich miast w okresie międzywojennym utworzyła przy zarządach miejskich „pracownie urbanistyczne” i opracowywała plany „wielkich miast”: Warszawy, Krakowa, Łodzi, Poznania, Katowic, Lublina i innych. Aktem prawnym stanowiącym podstawę do projektowania miast i osiedli była ustawa państwowa z 1928 r. – Prawo budowlane i zabudowanie osiedli. Od 1930 r. pracami planistycznymi na szczeblu regionalnym zajmowały się biura planów regionalnych.

W sytuacji politycznej kraju, który niedługo cieszył się odzyskaną niepodległością, kolejnym ważnym czynnikiem wywierającym ogromny wpływ na projektowanie urbanistyczne były przepisy odnoszące się do zagadnienia obronności miast, przede wszystkim w zakresie obrony przeciwlotniczej<sup>24</sup>. Jeszcze przed odzyskaniem niepodległości na terenie zaboru austriackiego powstawały wielkomiejskie plany rozwojowe miast. Plan Wielkiego Krakowa (1910-1915) był pierwszym projektem zagospodarowania przestrzennego dla miasta w jego poszerzonych granicach administracyjnych, dla którego podstawą był konkurs urbanistyczny ogłoszony w 1909 r.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> H. DANCZOWSKA, *Dzielnica Dziesiąta*, s. 17-19.

<sup>23</sup> R. FELIŃSKI, *Budowa miast*, Lwów 1916, s. 29-30.

<sup>24</sup> G. SZYMKIEWICZ, *Ustawy i rozporządzenia z dziedziny budownictwa obowiązujące w Państwie Polskim*, Warszawa 1923; TENŻE, *Prawo budowlane i zabudowanie osiedli*, Nakł. własny 1938.

<sup>25</sup> Działania podjął prezydent Krakowa, dr Juliusz Leo w 1902 r., zgłaszając wniosek o przyłączenie gmin podmiejskich. Poszerzenie granic stało się możliwe po 1906 r., kiedy władze austriackie zdecydowały się na zniesienie przestarzałego pierścienia wewnętrznego fortyfikacji miejskich od

Miasto zakupiło sześć spośród dziewięciu prac, które na konkurs wpłynęły, i na ich podstawie przy magistracie w Urzędzie Budownictwa Miejskiego opracowano Plan Wielkiego Krakowa. Bazował on przede wszystkim na idei miasta-ogrodu. Kolejnymi polskimi miastami, które opracowały wielkomiejskie plany rozwojowe, był Lwów i Warszawa.

Głównym problemem miast, na jaki zwracano uwagę, były złe warunki mieszkaniowe, a za najważniejszy warunek dla dobrego przyszłego rozwoju miasta uważano prawidłowy układ komunikacji. Za najkorzystniejszy uważano układ ulic „promienisto i współśrodkowo”<sup>26</sup> lub „promienisty, czyli dośrodkowy”<sup>27</sup>. Mieszkanie w „czynszowych wysokich koszarach” było postrzegane również jako problem społeczny. Feliński podkreślał, iż obywatelskie poczucie przynależności lokalnej i narodowej może rozwinąć się tylko we własnym domu i na własnym skrawku ziemi. Duże znaczenie przywiązywano do zieleni miejskiej, rozumianej zarówno jako tereny rekreacyjne, sportowe, jak i zieleń izolacyjną, nieodłącznie powiązanej z komunikacją. Z Niemiec przysłała do Polski idea ogródków udziałowych.

W czasie, gdy w Europie i Polsce wzrastało zainteresowanie stanem miast, w kontekście właściwych sposobów ich rozbudowy i szeroko rozumianej problematyki społecznej, Lublin borykał się z problemami związanymi z brakiem wystarczającej infrastruktury technicznej. Sieć wodociągowa obejmowała jedynie śródmieście Lublina, brakowało kanalizacji, a większe zakłady przemysłowe zaopatrywały się w elektryczność we własnym zakresie. Po odzyskaniu niepodległości Lublin składał się z trzech, zróżnicowanych pod względem zabudowy i stopnia zainwestowania części: chrześcijańskiego śródmieścia, dzielnicy przemysłowej i miasta żydowskiego. Wielkomiejski plan rozwoju miasta, który wyznaczył jego kierunki rozwoju w latach trzydziestych, musiał odnieść się do tego zróżnicowania, ponieważ po raz pierwszy spojrzano całościowo na problem rozwoju miasta.

Dla rozwoju miasta w okresie międzywojennym przełomowy był rok 1925. Do ożywienia budownictwa po tym roku przyczyniła się ustawa o rozbudowie miast, powiązana z obietnicami przez rząd kredytami budowlanymi.

---

strony zachodniej i przesunięcie go na linię od Kopca Kościuszki, do Wisły i Łobzowa. M. KLIMAS, B. LESIAK-PRZYBYŁ, A. Sokół, *Wielki Kraków. Rozszerzenie granic miasta w latach 1910-1915. Wybrane materiały ze zbiorów Archiwum Państwowego w Krakowie*, Kraków 2010, s. 19-21.

<sup>26</sup> Tamże, s. 25, 26.

<sup>27</sup> I. DREXLER, *O odbudowie wsi i miast ziemi naszej*, Lwów 1916, s. 57-58.

## KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

Zgodnie z przyjętą w tym okresie drogą poszukiwań rozwiązań projektowych, w 1925 r. zorganizowano konkurs urbanistyczny na opracowanie Planu Wielkiego Miasta Lublina<sup>28</sup>. Celem konkursu nie było pozyskanie projektów gotowych do bezpośredniego wdrażania, lecz pozyskanie opracowań, które pozwoliłyby na szersze spojrzenia na zagadnienie całościowego planowania miasta. Idee zawarte w zwycięskich pracach rozwijano w Biurze Regulacji Miasta tworząc Plan Wielkiego Miasta Lublina (ryc. 2)<sup>29</sup>.

Koncepcje rozwoju Lublina wyłaniające się wśród prac konkursowych charakteryzowały się wyraźnym strefowaniem funkcjonalnym i wykorzystaniem naturalnych walorów topograficznych. Doliny rzeczne traktowano jako strefy wolne od intensywnej zabudowy, przeznaczone na funkcje rekreacyjne i wprowadzające pasmowo zieleni do miasta. Priorytetowym zagadnieniem była regulacja rzek, które miały stać się „czynnikami zdrowotnym i ozdobą”. Należało usunąć młyny spiętrzające wodę, a rzeki ująć w wały ochronne ze spacerowymi bulwarami. Na terenie Łąk Tatarskich planowano utworzenie terenów zieleni publicznej, miejsca rozrywki i sportu. Panorama zabytkowego starego miasta miała pozostać ochroniona przez odpowiednie dostosowanie wysokości zabudowy na jej przedpolach. Już w wytycznych do konkursu zwrócono uwagę na duży udział gruntów wojskowych w powierzchni miasta, który mógł stanowić „zaporę” dla jego rozwoju<sup>30</sup>. Tereny Obozu Zachodniego znalazły się na osi kierunków zainteresowania władz; wzdłuż Alei Raclawickiej miał powstać nowy ciąg reprezentacyjnych i monumentalnych budynków państwowych, miejskich i wojskowych. Najważniejszym miejscem miało się stać jej skrzyżowanie z zaprojektowaną nową arterią komunikacyjną – Aleją Zgody. Ulica ta, o szerokości 30 m, łączyła się pod kątem ostrym z Aleją Raclawicką w pobliżu Domu Żołnierza i przebiegała pomiędzy uniwersytetem a cmentarzem. Teren ten miał kontynuować funkcję śródmiejską i centralną Krakowskiego Przedmieścia.

---

<sup>28</sup> W konkursie trzy kolejne nagrody zdobyli: I – E. Norwerth, II – J. Drexler, III – J. Sienicki. APL, AmL (1918-1939), sygn. 1787. Ignacy Kędziński opracował warunki konkursu na rok 1924 i 1925. W 1925 r. Towarzystwo Urbanistów Polskich ogłosiło Konkurs na szkic regulacyjny miasta Lublina. *Program konkursu nr 1, Towarzystwa Urbanistów Polskich w Warszawie na szkic regulacji i zabudowania miasta Lublina*, APL, AmL 1918-1939, sygn. 1788.

<sup>29</sup> Prace nad planem przerwał wybuch II wojny światowej. Powstałe w okresie międzywojennym studia, plany, rysunki i opracowane materiały stały się podstawą do powojennego planowania miasta, co przez szereg lat okresu Polski Ludowej było pomijane milczeniem. Wiele problemów miasta zauważonych, bądź przewidzianych w latach trzydziestych, pozostaje nierozwiązanymi do dnia dzisiejszego, inne zmieniły swoją rangę.

<sup>30</sup> *Program konkursu...*, s. 27.

Dolina Bystrzycy i linia kolejowa rysują się jako oś podziału miasta. Południowo-wschodnia część Lublina miała kontynuować funkcję strefy przemysłowej, północno-zachodnia przeznaczona była na cele mieszkalno-usługowe. Poszczególne dzielnice mieszkaniowe i mieszkaniowo-handlowe miały mieć czytelne centra, które umożliwiałyby ich funkcjonowanie (ryc. 3). Na strefy zabudowy mieszkaniowej przeznaczano tereny o najkorzystniejszym położeniu: na południowych stokach lub wzgórzach, przeprowadzono przez nie komunikację obwodową łączącą z centrum. Przyłączenie w 1931 r. do granic administracyjnych miasta gruntów dawnej wsi Dziesiąta umożliwiło realizację najbardziej całościowego założenia urbanistycznego – osiedla ogrodowego Dziesiąta<sup>31</sup>.

Nowo projektowane dzielnice mieszkaniowe ukształtowane były zgodnie z panującymi aktualnie tendencjami w urbanistyce światowej, uwzględniając lokalne warunki topograficzne i funkcjonalne (Dziesiąta, Ponikwoda, Czechów, mieszkalna część Dzielnicy Zachodniej). Na formy i rozmieszczenie zabudowy mieszkaniowej duży wpływ miały uregulowania prawne związane z obroną przeciwlotniczą.

Już w 1923 r. zakładano przyszłe tendencje suburbanizacyjne, w sensie powiększenia strefy interesów mieszkaniowych miasta. Planowano włączenie do niej miejscowości znajdujących się w promieniu 10 km od centrum (ryc. 4).

W wyniku działań planistycznych z okresu międzywojennego wytyczono, a później zrealizowano, kluczowe dla kierunków rozwoju urbanistycznego Lublina arterie komunikacyjne: dzisiejsze Aleje Raclawickie, Aleje Marszałka Piłsudskiego i Aleje Zygmuntofskie. Przeprowadzono regulację placu Litewskiego i placu Dworcowego.

## PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Po odzyskaniu niepodległości kierunki rozwoju urbanistycznego miasta po raz pierwszy miały szansę być w pełni planowane. Kierunki rozwoju miasta warunkowane zarówno sytuacją polityczno-gospodarczą kraju, jak i czynnikami wewnętrznymi doprowadziły do wykształcenia się modelu miasta o wyraźnie zaznaczonym podziale funkcjonalnym, w schemacie liniowym. Wzdłuż linii kolejowej wytworzyła się strefa przemysłowa. Znalazły się w niej większe zakłady przemysłowe i komunalne. Kolejną strefą rozmieszczenia zakładów przemysłowych, wykształconą jeszcze w XIX wieku, stała się linia przecinająca Lublin z kierunku północnego ku południowi,

---

<sup>31</sup> Charakterystyczny jest zaplanowanie centrum dzielnicy, w którym znaleźć się miało zaplecze handlowe, administracyjne, rozrywkowe, rekreacyjne i edukacyjne. W planie Dziesiątej widoczne są dążenia do zagospodarowania terenu zgodnie z ideami kształtowania „osiedli – ogrodów”, widocznym nie tylko w sensie funkcjonalnym, lecz również w formalnym, wycinkowym układzie koncentryczno-promienistym.

wzdłuż ulic: Lubartowskiej, Królewskiej, Zamojskiej i Bychawskiej. Przeważały w niej małe i średnie przedsiębiorstwa, przemieszane z zabudową mieszkaniową i usługową. Liniowy był również układ zieleni, występującej w dolinach rzecznych. Ważnymi węzłami komunikacyjnymi były skrzyżowania traktów przy moście na Bystrzycy przy ul. Zamojskiej, rejon placu Litewskiego oraz Krakowskiego Przedmieście przy Bramie Krakowskiej.

W wyniku działań planistycznych omawianego okresu wytyczono, a później zrealizowano, kluczowe dla kształtu urbanistycznego obecnego Lublina arterie komunikacyjne, dzielnice mieszkaniowe, strefę rozwoju przemysłu oraz ważne inwestycje komunalne, co było realizowane też po II wojnie światowej.

#### BIBLIOGRAFIA

- A Hundred Years at the Global Spearhead. A century of IFHP 1913-2013, oprac. G. Allen, IFHP 2013.
- DANCZEWSKA H., *Dzielnica Dziesiąta*, Lublin 1998.
- DREXLER I., *O odbudowie wsi i miast ziemi naszej*, Lwów 1916.
- FELIŃSKI R., *Budowa miast*, Lwów 1916.
- KANIA P., *Od Charlesa Fouriera do Paolo Solariego. Przemiany w sposobie kształtowania osiedli mieszkaniowych na przestrzeni wieków*, „Architecturae et Arbitus” 2010, nr 2.
- KIEREK A., *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski”, 4 1(961), s. 171-214.
- KLIMAS M., LESIAK-PRZYBYŁ B., SOKÓŁ A., *Wielki Kraków. Rozszerzenie granic miasta w latach 1910-1915. Wybrane materiały ze zbiorów Archiwum Państwowego w Krakowie*, Kraków 2010.
- KONONOWICZ W., *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Wrocław 1997.
- LEWANDOWSKI J., *Austro-węgierskie generalne gubernatorstwo wojskowe w Lublinie przed aktem 5 listopada 1916 roku*, „Rocznik Lubelski”, 18 (1977).
- MAZURKIEWICZ J., *O likwidacji stosunków dominalnych w miastach Królestwa Kongresowego w 1866 roku*, „Rocznik Lubelski”, 9 (1966).
- PRZESMYCKA E., *Przeobrażenia zabudowy i krajobrazu miasteczek Lubelszczyzny*, Lublin 2001. Studium Historyczno-Urbanistyczne, LWKZ, sygn. 5021.
- SZYMKIEWICZ G., *Ustawy i rozporządzenia z dziedziny budownictwa obowiązujące w Państwie Polskim*, Warszawa 1923.
- SZYMKIEWICZ G., *Prawo budowlane i zabudowanie osiedli*, Nakł. własny 1938.
- ŚLADKOWSKI W., *W epoce zaborów, [w:] Lublin dzieje miasta. XIX-XX wiek, t. II*, oprac. W. Wójcikowski, Lublin 2000, s. 11-172.

Materiały archiwalne i akty prawne

APL, PmL, sygn. 12.

APL, AmL 1918-1939, sygn. 1788.

- APL, AmL (1918-1939), sygn. 1787.  
Dz. Praw Król. Polsk. t. LXVI, s. 119-193.  
Dz. Praw Król. Polsk. t. LXVIII, s. 27-35.  
Dz. Praw. Król. Polsk. t. LXII, s. 415; t. LXIII, s. 368.  
Dz. Praw. Król. Polsk. t. LX, s. 19.  
Dz. Praw. Król. Polsk. t. LXVI, s. 27.

## SPIS RYCIN

1. Rozwój przestrzenny Lublina na przełomie wieków – zestawienie struktury funkcjonalno-przestrzennej z lat 1895 i 1916; rys. autor
2. Ogólny Plan zabudowania miasta Lublina 1929-1932, plansza nr III, strefy funkcjonalne. Własność LPU, UM Lublin; fot. Natalia Przesmycka
3. Podział na projektowane strefy zabudowy dzielnicy mieszkaniowej; rys. autor
4. Orientacyjny plan miejscowości położonych w promieniu 10 kilom [...], Biuro Pomiarów m. Lublina, 1926, skala oryg. 1 : 75 000, APL, sygn. 14, neg. PKZ – Lublin, nr 7507

## LUBLIN U PROGU XX WIEKU – UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU URBANISTYCZNEGO

### S t r e s z c z e n i e

W artykule przedstawiono uwarunkowania i kierunki przeobrażeń i rozwoju układu urbanistycznego Lublina w okresie od trzeciej ćwierci XIX wieku do końca okresu międzywojennego na tle europejskich i polskich tendencji urbanistycznych.

Już w drugiej połowie XIX wieku w strukturze przestrzennej Lublina pojawiły się pierwsze, wyraźne podziały funkcjonalne. Dla Lublina był to czas znaczących przemian przestrzennych, których efektem było ukształtowanie nowego wizerunku miasta. Bardzo widoczny skutek w urbanistycznym rozwoju miasta miał podział administracyjny Lublina z czasów zaboru rosyjskiego na cyrkule: chrześcijański i żydowski.

W pierwszych latach XX wieku nastąpiło zintensyfikowanie procesów urbanizacyjnych. Po odzyskaniu niepodległości opracowano pierwszy wielkomiejski plan urbanistycznego rozwoju miasta. Na decyzje planistyczne tego okresu wpływ miały również tendencje w polskiej i światowej urbanistyce.

**Słowa kluczowe:** rozwój urbanistyczny Lublina, urbanistyka, Plan Wielkiego Miasta Lublina

---

LUBLIN ON THE THRESHOLD OF 20<sup>TH</sup> CENTURY: THE CONDITIONS  
AND DIRECTIONS OF URBAN DEVELOPMENT

S u m m a r y

The article concerns factors and directions of urban transformations of Lublin between 1875-1939. This work identifies the process, together with its' mechanisms, that led the city of Lublin to its modern urban structure and architectural shape. This mechanism was influenced by the city's political, historical, economic and geographical situation.

In the second half of 19<sup>th</sup> century, first distinct functional divisions appeared in the meta-structure of the city. This period in the history is the time of important urban space transformations, that largely influenced Lublin's new image. The city's division into Polish and Jewish districts had an enormous effect on the city's urban development.

In 1877 Lublin Railway Station was established. The new railway became the most important urban development factor. Along its' lines, in the districts of Kośminek, Bronowice and Za Cukrownią, most of the city's industry concentrated. New factories were built and the old one's were relocated from their previous central locations.

After the regaining of independence in 1918, Lublin became a well administered city with relatively high levels of industry and population. On the other hand it lacked crucial investments in such fields as sewage system, waterworks and electricity.

The Mid-war period conscious approach to the city's planning resulted in an even deeper functional diversification, new housing, industrial and recreational spaces were created. The communication system was being improved as well as the street system throughout the city. Consequently this resulted in setting the direction for future urban development. The urban development of the city was a one of 'complex regulation,' the city council introduce rules concerning the buildings' heights and the ways one could build within the city's administrative boarders. In 1925, following a popular tendency of resolving the urban planning issues, the city council announced a contest for the 'Plan of the Great City of Lublin.' In 1926 city's regulation plans were created in the City's Planning Office, established solely for this purpose.

According to those plans Lublin was to be organized around the two axis, Bystrzyca River and the railway. Two major directions for the city's development were set: the North-West and the South-East. The South-East was where all the industry and accompanying workers' housing were to be located along the Bychawska Street. The North-West direction was projected to become the housing and trade district. The development of the city was designed according to the worldwide architectural standards adapted to the local functional needs and topographical conditions. This plan was being realized and improved upon until the beginning of the World War II.

Lublin's urban structure and the development directions initiated during the researched period of time, survive to this day. The identification of the processes and the underlying mechanisms behind the urban evolution of the city should be taken into consideration also today, during the planning of the city's sustainable development.

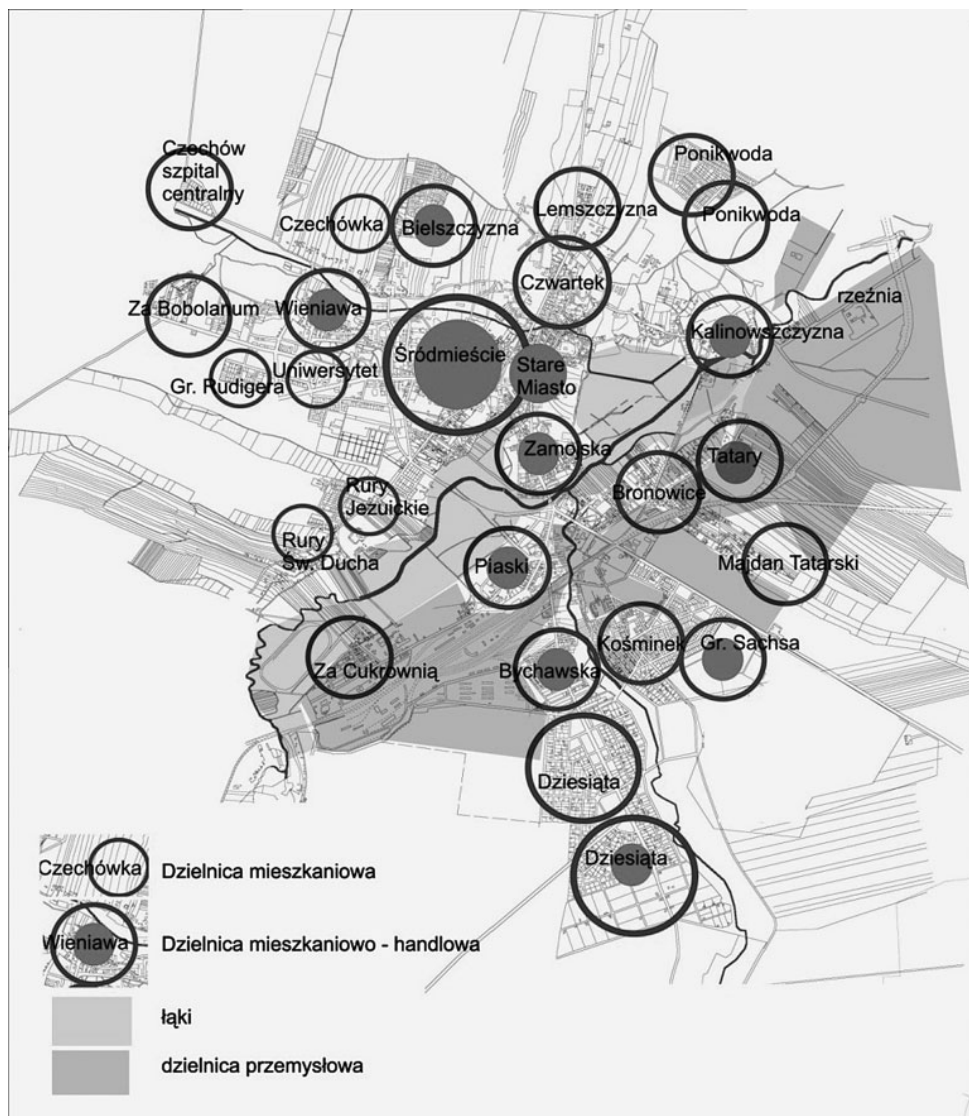
**Key words:** spatial development of Lublin, urban planning, Plan of the Great City of Lublin



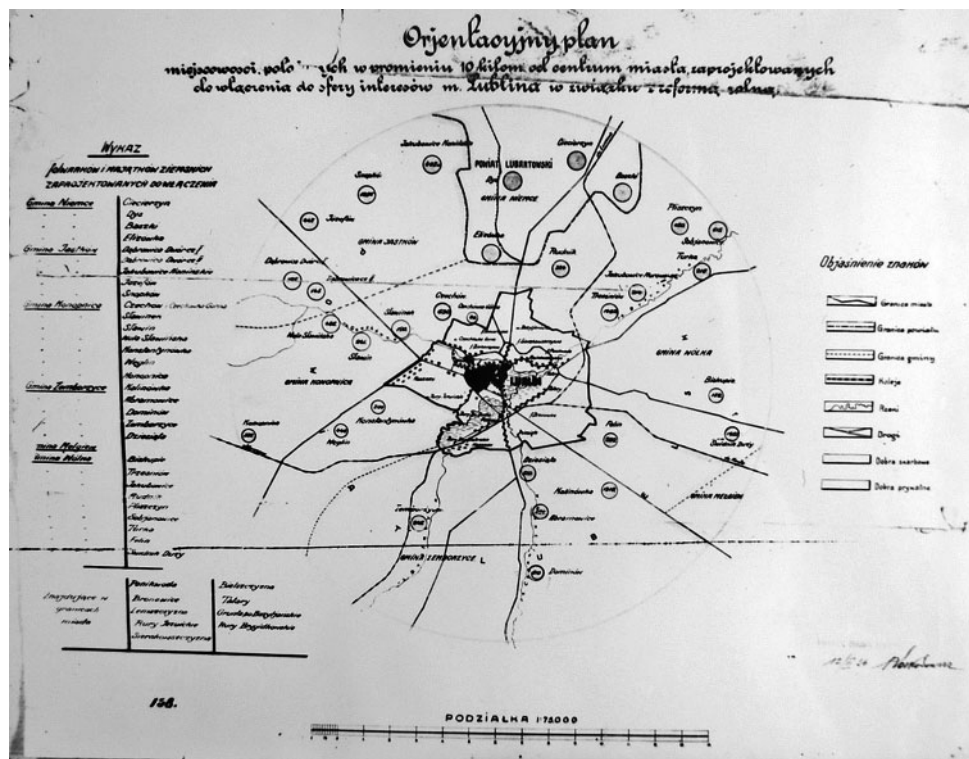




2. Ogólny Plan zabudowania miasta Lublina 1929-1932, plansza nr III, strefy funkcjonalne.  
Własność LPU, UM Lublin; fot. Natalia Przesmycka



3. Podział na projektowane strefy zabudowy dzielnicy mieszkaniowej; rys. autor



4. Orientacyjny plan miejscowości położonych w promieniu 10 kilometrów. [...], Biuro Pomiarów m. Lublina, 1926, skala oryg. 1 : 75 000, APL, sygn. 14, neg. PKZ-Lublin, nr 7507