

Marcin Markowski

Rozwój przestrzenny Lublina w XX wieku

Rocznik Lubelski 38, 24-34

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARCIN MARKOWSKI

Lublin

Rozwój przestrzenny Lublina w XX wieku

Do końca XVIII w. układ urbanistyczny Lublina nie był ogólnie ustalany, a zabudowa miejska nie przekroczyła murów miejskich. Dopiero w pierwszej ćwierci XIX w. miały miejsce pierwsze prace mające na celu uregulowanie przestrzeni urbanistycznej miasta. Pożar Lublina w roku 1803 sprawił, że miasto zostało pozabawione przez blisko ćwierć wieku związków handlowych z terenami wschodnimi dawnej Rzeczypospolitej. Pod zaborem austriackim miasto wyludniło się i zubożało. Władze austriackie nie podjęły się akcji odbudowy. Na początku XIX w. zaczęły powstawać w Lublinie fabryki, które miały jeszcze charakter manufaktur i zatrudniały niewielką liczbę osób. W 1815 r. Lublin znalazł się w granicach Królestwa Kongresowego. Ustabilizowana po okresie wojen napoleońskich sytuacja polityczna w Europie przyczyniła się do rozkwitu miasta, które stało się wówczas drugim co do wielkości, po Warszawie, miastem Królestwa¹.

Pomimo dość szybkiej rozbudowy, zwłaszcza w końcu XIX stulecia, Lublin nie posiadał planu regulacyjnego, który wyznaczyłby sferę rozwoju urbanistycznego miasta gubernialnego. W pierwszych latach istnienia Królestwa Kongresowego Komisja Wojewódzka postanowiła ograniczyć wielkość miasta i przeprowadzić jego modernizację. Nowe granice oparto o rzeki: Bystrzycę i Czerniejówkę oraz dawne wały obronne biegnące pomiędzy tymi rzekami. Nowe granice miasta okopano rowami, żeby przeciwdziałać nieopodatkowanemu wwozowi towarów do Lublina. Na rogatkach miejskich ustawiono komory celne. Poza obrębem Lublina znalazły się przedmieścia: Piaski, Czwartek i Kalinowszczyzna, które podczas blisko piętnastoletnich rządów austriackich zostały przyłączone do miasta².

Rozwój przemysłu na przełomie XIX i XX w. spowodował nasilenie rozwoju urbanizacyjnego. Do roku 1916 układ przestrzenny Lublina kształtował się wzdłuż trzech traktów: na Lubartów, na Zamość oraz na Warszawę. Drogi te zostały wytyczone w latach 1817–1826 w celu zwiększenia drożności głównych tras prowadzących przez miasto. Przestrzeń Lublina do 1916 r. obejmowała: Stare Miasto,

1 D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny i funkcjonalny Lublina w świetle materiałów kartograficznych i ikonograficznych*, [w:] *Plany i widoki Lublina. XVII–XXI wiek*, red. M. Harasimiuk, D. Kociuba, P. Dymel, Lublin 2007, s. 23; H. Gawarecki, C. Gawdzik, *Lublin*, Lublin 1959, s. 59–60.

2 H. Gawarecki, *O dawnym Lublinie. Szkice z przeszłości miasta*, wyd. 2 uzup., Lublin 1974, s. 209; H. Gawarecki, C. Gawdzik, *Lublin*, s. 59–63; W. Kalinowski, S. Trawkowski, *Przebudowa Lublina w Królestwie Kongresowym (w latach 1817–1820)*, „Ochrona zabytków” 1954, nr 3 (26), s. 165–169; D. Kociuba, *Rozwój terytorialny Lublina od średniowiecza do współczesności*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, Sectio B 2007, t. 62/15, s. 314–315; T. Mencil, *Organizacja i działalność administracji miejskiej w Lublinie w latach 1809–1866*, „Rocznik Lubelski” 1961, t. 4, s. 49–50.

Krakowskie Przedmieście do dzisiejszej alei Długosza, dzisiejszą ulicę Narutowicza do skrzyżowania z Lipową, Bernardyńską, Zamojską i Fabryczną, Lubartowską do tzw. rogatki lubartowskiej oraz Kalinowszczyznę. Intensywny rozwój budownictwa nastąpił wzdłuż nowo wytyczonych tras przelotowych, które krzyżowały się pod Bramą Krakowską, tworząc główny węzeł komunikacyjny ówczesnego Lublina. Słabszy rozwój miasta miał miejsce na Kalinowszczyźnie oraz wzdłuż dzisiejszej ulicy Narutowicza. Rozrost Lublina w drugiej połowie XIX w. w kierunku zachodnim był ograniczony istnieniem w tamtych rejonach Parku Miejskiego, cmentarza przy dzisiejszej ulicy Lipowej, Koszar Świętokrzyskich wraz z placem musztry oraz miasteczka Wieniawa³. Jednak największym „hamulcem” rozwoju miasta było istnienie donacji *Lublin*⁴, która obejmowała tereny Dziesiątej, Rur Brygidzkowskich i Wrotkowa. Poprowadzenie, w latach 1877–1878, linii Kolei Nadwiślańskiej na prawym brzegu Bystrzycy wzdłuż trasy na Zamość oraz lokalizacja dworca kolejowego na przedmieściu Piaski spowodowały zmiany w układzie przestrzennym Lublina. Wzdłuż linii kolejowej nastąpił duży ruch budowlany magazynów i obiektów przemysłowych. Wybudowanie linii kolejowej spowodowało powiększenie miasta o dzielnicę przemysłowo-składową. W tej części miasta powstała miejska elektrownia oraz gazownia. Rozwój przemysłu w Lublinie doprowadził do wzrostu migracji ludności ze wsi do miasta, przez co w latach 1875–1913 liczba ludności wzrosła trzykrotnie, osiągając 80 tys. mieszkańców⁵.

Rozporządzeniem generała-gubernatora austriackiego Karola Kuka z 15 października 1916 r., a obowiązującym od 1 listopada, przyłączono do Lublina miejscowości należące dotychczas do okolicznych gmin wiejskich. Dzięki decyzji generała-gubernatora obszar Lublina powiększył się trzykrotnie – z 8,72 km² do 26,91 km². Wówczas w granice miasta zostały włączone nowe tereny: Wieniawa z Czechówką, część Rur Brygidzkowskich, Świętoduskich i Jezuickich, Tatary, Majdan Tatarski, Kośminek, Bronowice, część Dziesiątej – Cukrownia wraz z tzw. dzielnicą *za Cukrownią* oraz Obozy wojskowe: Zachodni i część Południowego⁶.

W okresie II Rzeczypospolitej Lublin wkroczył z rozproszoną zabudową na gruntach przyłączonych po roku 1916 oraz w dalszym ciągu bez planu regulacyjnego przestrzeni urbanistycznej. W roku 1925 lubelski Magistrat ogłosił ogólnopolski konkurs urbanistyczny. Startujący w konkursie otrzymali oprócz podkładów

3 Na przełomie XIX i XX w. lubelski magistrat wysunął hasło stworzenia „wielkiego Lublina”. Według tego projektu miasto miało obejmować swym zasięgiem stare i nowe miasto oraz przedmieścia o miejskiej zabudowie: Wieniawę z Czechówką, część Rur Brygidzkowskich, część Tatar, Kośminek, Bronowice, Dziesiątą, dzielnicę *za Cukrownią* oraz Tatary – Łąki, czyli okolice dzisiejszej ulicy Przemysłowej. Akcja ta nie przyniosła pomyślnych rezultatów. [A. Kierek, *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych miasta Lublina w latach 1870–1915*, „Rocznik Lubelski” 1961, t. 4, s. 179.]

4 Donacja *Lublin* została utworzona przez cara Mikołaja I z dóbr narodowych i w 1835 r. подарowana generałowi Teodorowi hrabiemu Rüdigerowi. Ostatni kawałek gruntów donacji *Lublin* został znacjonalizowany w 1946 r. i przekazany pod budowę Miasteczka Akademickiego.

5 D. Kociuba, *Rozwój terytorialny...*, s. 315–317; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 26; S. Wojciechowski, *Położenie i rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Dzieje Lublina. Próba syntezy*, t. 1, red. J. Dobrzański, J. Kłoczowski i J. Mazurkiewicz, Lublin 1965, s. 21; W. Wójcikowski, *Tamte lata, co minęły... O Lublinie drugiej połowy XX wieku i dawniejszym*, Lublin 2006, s. 231; A. Kierek, *op. cit.*, s. 173.

6 Por. Mapa 1916 i Mapa 2001; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 26; J. Marczuk, *Rada Miejska i Magistrat Lublina 1918–1939*, Lublin 1984, s. 14; S. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 21; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 231.

geodezyjnych miasta trzydziestostronicową broszurę⁷ autorstwa inżyniera Ignacego Kędzińskiego, ówczesnego szefa Wydziału Budownictwa. Opracowanie to zostało pozytywnie ocenione przez Radę Miejską, która zatwierdziła warunki konkursu. W broszurze znalazły się materiały opisowe, charakterystyka ówczesnego Lublina i jego potrzeby, które miały zostać uwzględnione w projektach. Wyniki konkursu oraz opracowanie Zarządu Miejskiego przyczyniły się do ustalenia ogólnych zasad rozwoju i rozbudowy miasta. Tereny leżące w zachodniej części Lublina uzyskały status terenów reprezentacyjnych – z budynkami komunalnymi oraz gmachami administracji państwowej. Wschodnie i południowe tereny zostały przeznaczone pod zabudowę przemysłową. Postulowano wówczas dalszą rozbudowę dzielnicy kolejowej wzdłuż linii kolejowych. W planie regulacyjnym znalazło się stwierdzenie o konieczności wprowadzenia w Lublinie terenów zielonych, łączących się z łąkami i lasami. Rolę tę miały spełniać doliny płynących przez miasto rzek. Dolina największej z rzek, Bystrzycy, miała zostać przeznaczona na obszar sportowo-rekreacyjny. W zakresie komunikacji poszukiwano dróg objazdowych dla najważniejszych kierunków w komunikacji międzymiastowej. Najważniejszą inwestycją w tym zakresie było wytrasowanie tzw. Nowej Drogi, czyli alei Jagiellońskiej wraz z odnogą w kierunku placu Bychawskiego (dziś aleja Józefa Piłsudskiego i Aleje Zygmuntofskie)⁸. „Nowa Droga” połączyła tzw. klin z tzw. placem Gwiazdy, czyli skrzyżowaniem ulic: Narutowicza, Piłsudskiego, Lipowej i Chopina, których punkt styku przypomina pięcioramienną gwiazdę⁹. Inwestycja budowanej w latach 1919–1926 alei Jagiellońskiej przyczyniła się również do zmniejszenia bezrobocia, które niekorzystnie wpływało na porządek w Lublinie. Dzięki tej inwestycji udało się podnieść stopień bezpieczeństwa w mieście. Nowa arteria komunikacyjna wraz z odnogą do placu Bychawskiego połączyła zachodnią część Lublina ze stacją kolejową oraz Bronowicami, odciążając ruch Krakowskim Przedmieściem i Zamojską¹⁰.

Do ogłoszonego przez lubelski Magistrat konkursu stanęło szesnastu wybitnych specjalistów. Rozstrzygnięcie konkursu miało miejsce w listopadzie 1925 r. Pierwsza nagroda przypadła inżynierowi Edgarowi Norwerthowi za rozplanowanie arterii komunikacyjnych i sieci ulic, drugą zdobył profesor Politechniki Lwowskiej Ignacy Drexler za rozplanowanie terenów zielonych Lublina, natomiast trzecie miejsce przypadło lublinianinowi inżynierowi Jerzemu Siennickiemu za najlepszy plan zagospodarowania łąk nad Bystrzycą¹¹. Wyniki konkursu oraz opracowania Biura Regulacji Miasta po uwzględnieniu przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli doprowadziły do ustalenia ogólnych zasad rozbudowy Lublina. W latach 1929–1932 został sporządzony *Ogólny plan zabudowania m. Lublina*, który ze względu na zmieniające się uwarunkowania prawne ulegał modyfikacjom aż do

7 I. Kędziński, *Konkurs na szkic regulacyjny miasta Lublina*, Lublin 1925.

8 Por. Mapa 1926 i Mapa 2001; D. Kociuba, *Rola planowania przestrzennego w rozwoju miasta Lublina*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, Sectio B 2010, t. 65/1, s. 181; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 26–27; J. Marczuk, *op. cit.*, s. 16–18; H. Gawarecki, *op. cit.*, s. 228–231.

9 H. Gawarecki, *op. cit.*, s. 229; M. Buczyński, *Nazwy ulic i placów Lublina*, [Wrocław 1966], s. 140.

10 J. Marczuk, *op. cit.*, s. 180–181.

11 *Ibidem*, s. 18.

wybuchu II wojny światowej. Pomimo to stał się on w latach trzydziestych i czterdziestych podstawą rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego miasta¹².

Polityka państwowa i miejska w dwudziestoleciu międzywojennym przyczyniła się do dalszego rozwoju przemysłu. Według międzywojennych planów gospodarczych Lublin znalazł się w Centralnym Okręgu Przemysłowym, gdzie miał być głównym miastem regionu nastawionym na przemysł spożywczy¹³. Nowe zakłady i fabryki powstawały w obrębie dzielnicy przemysłowej. Tereny przemysłowe wyznaczone zostały w roku 1922 i objęły obszar położony wzdłuż torów kolejowych – dzielnica *za Cukrownią*, widły ulic: Fabrycznej i Foksal (dziś 1 Maja), Tatarską oraz Kalinowszczyznę. Zasoby lessu przyczyniły się do założenia licznych cegielni w zachodniej i północnej części Lublina¹⁴. Na północnych peryferiach miasta między dzisiejszymi ulicami: Związkową, Spółdzielczości Pracy, Obywatelską i Chodźki, działały cegielnie i klinkierne¹⁵.

Wraz z rozwojem przemysłu w dalszym ciągu rosła liczba mieszkańców miasta: w 1924 r. przekroczyła 100 tys., a w przededniu wybuchu II wojny światowej osiągnęła 122 tys. Ruch ludności do miasta był przyczyną rozwoju budownictwa mieszkaniowego, zwłaszcza po 1925 r., gdy weszły w życie przepisy dotyczące rozwoju budownictwa spółdzielczego. Pod budownictwo jednorodzinne i spółdzielcze parcelowano majątki państwowe i folwarki położone na obrzeżach ówczesnego Lublina – Rury Jezuckie, Górny Czechów, Lemszczyznę, Ponikwotę, Tatarską, Bronowice i Kośminek¹⁶. Pod koniec lat dwudziestych przystąpiono do parcelacji gruntów rolnych po obydwu stronach Alei Racławickich na cele mieszkaniowe. Również w latach dwudziestych na gruntach rozparcelowanego majątku Dziesiąta podjęto budowę osiedla domków jednorodzinnych, gdzie wydzielono 550 działek budowlanych. Nowo powstała dzielnica została włączona w obręb miasta w 1931 r. wraz z pozostałą częścią Obozu Południowego. Powierzchnia Lublina powiększyła się wówczas do 29,71 km², a po niewielkiej regulacji z roku 1934 – do 31,1 km². Włączona do miasta nowa dzielnica willowa stała się przykładem doskonale rozplanowanej dzielnicy mieszkaniowej z terenami zielonymi. Dziesiąta ze swoim parkowym rozplanowaniem miała stać się płucami miasta¹⁷.

Pomiędzy 1931 a 1954 r. powierzchnia Lublina nie uległa zmianie. Podczas wojny na Podzamczu okupanci planowali budowę w mieście dzielnicy niemieckiej obejmującej również obszar Starego Miasta, oraz zwiększenie odsetka niemieckiej ludności Lublina, jednak bez powiększania terytorium miasta. Zwiększenie liczby Niemców w mieście chciano rozwiązać w dwojaki sposób: sprowadzając osadników z Rzeszy oraz eksterminując dotychczasowych mieszkańców. W 1943 r. władze okupacyjne przystąpiły do likwidacji dzielnic żydowskich na Podzamczu

12 D. Kociuba, *Rola...*, s. 181.

13 K. i T. Wilgatówie, *Położenie i rozwój Lublina. Warunki topograficzne i powstanie miasta*, [w:] *Przewodnik V Ogólnopolskiego Zjazdu Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Lublin, wrzesień 1954*, Lublin 1954, s. 77.

14 *Ibidem*, s. 67.

15 Patrz Mapa 1931; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 27.

16 D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 27; S. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 22.

17 Patrz Mapa 1931; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 27; J. Marczyk, *op. cit.*, s. 14; S. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 22; T. Radzik, *W międzywojennym dwudziestoleciu*, [w:] *Plany i widoki Lublina. XVII–XXI wiek*, red. M. Harasimiuk, D. Kociuba, P. Dymel, Lublin 2007, s. 78.

i Wieniawie oraz eksterminacji ludności żydowskiej z lubelskiego getta. W wyniku działań wojennych oraz działalności obozu na Majdanku ludność Lublina zmalała do 80 tys. osób, czyli do stanu sprzed wybuchu I wojny światowej¹⁸.

Po wojnie główny wpływ na rozwój miasta miały decyzje polityczne, mające źródło w ideologii państwowej i centralnym planowaniu gospodarki krajowej. Nowe zasady planowania przestrzennego zostały wprowadzone dekretem z 2 kwietnia z 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Dekret ten umożliwiał łatwe przeprowadzanie wywłaszczeń oraz dowolne dysponowanie pozyskanymi gruntami. Umożliwiało to miastom pozyskiwanie dowolnej ilości terenu potrzebnego pod zabudowę mieszkaniową i przemysłową¹⁹.

Po wojnie kontynuowano decyzje planistyczne, które zostały podjęte w dwudziestolecu międzywojennym. Pierwsza próba ujęcia rozwoju przestrzennego Lublina w ramy planu miała miejsce w 1948 r., gdy powstał *Program Planu Zagospodarowania Miasta*, który miał charakter tymczasowy. Wówczas zdecydowano o zlokalizowaniu Fabryki Samochodów Ciężarowych (FSC) na Tatarach, która została wybudowana w latach 1949–1950 w miejscu istniejącego już hangaru przedwojennej montowni samochodów. Rozwinięciem przedwojennego pomysłu przeobrażenia terenów nadrzecznych w obszary rekreacyjne było utworzenie nad Bystrzycą Parku Ludowego im. gen. Karola Świerczewskiego. W niedługim czasie po powstaniu *Programu Planu Zagospodarowania Miasta* przystąpiono do tworzenia *Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego*. Jego projekt powstał w 1954 r. nie uzyskał jednak akceptacji Prezydium Rządu. Pomimo braku akceptacji planu jako całości wcielono w życie kilka zaproponowanych w nim postulatów. W nawiązaniu do planowanej nowej lokalizacji śródmieścia dla dzielnicy przemysłowej na Tatarach, które miało znajdować się na łąkach wokół Wzgórza Zamkowego, zaprojektowano włączenie pobliskich terenów przedmieścia Kalinowszczyzna do obszaru przeznaczonego pod budowę nowej dzielnicy mieszkaniowej. Wówczas zaplanowano również stworzenie dzielnicy przemysłowo-składowej na Wrotkowie²⁰.

Impulsem do wskrzeszenia życia gospodarczego i kulturalnego po wojnie była decyzja PKWN o powołaniu w Lublinie drugiej wyższej uczelni: Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej (UMCS), z którego w późniejszym czasie wyodrębniła się Akademia Rolnicza (od 2007 – Uniwersytet Przyrodniczy) i Akademia Medyczna (od 2007 – Uniwersytet Medyczny). W 1953 r. inaugurowała swoją działalność Wyższa Szkoła Inżynierska, przemianowana w 1977 r. na Politechnikę Lubelską. 13 stycznia 1954 r. Prezydium Rządu uchwaliło, że główne obchody jubileuszu dziesięciolecia PKWN odbędą się 22 lipca w Lublinie. Wyznaczenie Lublina na miasto obchodów rocznicy ogłoszenia „Manifestu Lipcowego” oraz przyznanie funduszy na przygotowanie miasta do obchodów było zbawienne dla powojennego miasta. Dzięki decyzji władz centralnych udało się po dziesięciu latach od zakończenia działań wojennych odgruzować miasto i przystąpić do jego

18 D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 28; H. Kisielewicz, *Rozwój Lublina w okresie piętnastolecia 1944–1958*, „Rocznik Lubelski” 1959, t. 2, s. 195–196.

19 D. Kociuba, *Rola...*, s. 182.

20 D. Kociuba, *Rola...*, s. 182–183; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 233.

odbudowy²¹. W związku z realizacją planu sześcioletniego nastąpił napływ do miasta ludności z okolicznych wsi. W latach 1946–1955 wybudowano w Lublinie trzy osiedla Zakładu Osiedli Robotniczych (ZOR), których architektura nawiązywała do – uważanego przez „władzę ludową” za postępowy – renesansu. Przy Alejach Raclawickich powstały dwa osiedla mieszkaniowe: ZOR Zachód i Raclawicka Dzielnica Mieszkaniowa (RDM). ZOR Zachód został wybudowany po północnej stronie Alei Raclawickich na odcinku od ulicy Przodowników Pracy (dziś Legionowa) do ulicy Puławskiej. Tereny wzdłuż Alei Raclawickich, po obu stronach ulicy Sowińskiego, zajęła RDM, która była jednym z pierwszych większych zespołów mieszkaniowych w Lublinie. Nazwa tego lubelskiego osiedla nawiązywała do zbudowanej w Warszawie na początku lat pięćdziesiątych Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej (MDM). Dla pracowników FSC w latach 1954–1956 wybudowano osiedle mieszkaniowe ZOR Bronowice I oraz w latach 1956–1969 ZOR Bronowice II i III. Od powstałych trzech osiedli Zakładu Osiedli Robotniczych Nowe Bronowice otrzymały popularną nazwę „Zory”²². W latach pięćdziesiątych na Tatarach, na nieużytkach po kopalniach kamienia, wybudowano ZOR Tatary²³. W 1961 r. na Czwartku zostało wybudowane osiedle mieszkaniowe, które przez dwa lata funkcjonowało pod oficjalną nazwą ZOR Unicka²⁴.

W latach pięćdziesiątych rozwój przestrzenny Lublina odbywał się we wszystkich kierunkach geograficznych, jednak dominowała rozbudowa wzdłuż głównych dróg wylotowych z miasta: na Lubartów, Zamość, Bychawę i Warszawę. Wszystko to spowodowało, że znów powiększyła się liczba ludności. Były to osoby migrujące ze wsi do miasta oraz część repatriantów z Kresów. W 1946 r. liczba ludności osiągnęła 99 tys., a w roku 1955 liczbę mieszkańców Lublina szacuje się na 130 tys. W latach 1954–1959 w związku z kolejnymi inwestycjami miejskimi włączono do miasta nowe obszary, głównie rolne. Wcielone do miasta grunty stały się rezerwami ziemi pod rozbudowę zakładów przemysłowych i mieszkań. W roku 1954 powierzchnia Lublina powiększyła się do 43,7 km². Wówczas w obręb miasta włączono Wrotków, obóz na Majdanku, gdzie utworzono muzeum, oraz pozostałe grunty wsi Dziesiąta. W tym samym roku w obrębie Lublina znalazła się część Felina. W 1959 r. w związku ze wzrostem liczby mieszkańców o 24 tys. miasto musiało zapewnić sobie tereny pod nowe budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe, dlatego obszar miasta powiększono ponaddwukrotnie – do 93,2 km². Wówczas w granice Lublina włączono: Czechów, Choiny, Rudnik, Hajdów, Zadębie, pozostałą część Felina, część Abramowic, Majdan Wrotkowski ze Starym Lasem, pozostałą część Rur, część Węglina, Konstantynów, Helenów, Zimne Doły, Sławinek i Sławin. Dzięki włączeniu w latach pięćdziesiątych znacznych terenów miasto uzyska-

21 D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 28; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 323–331.

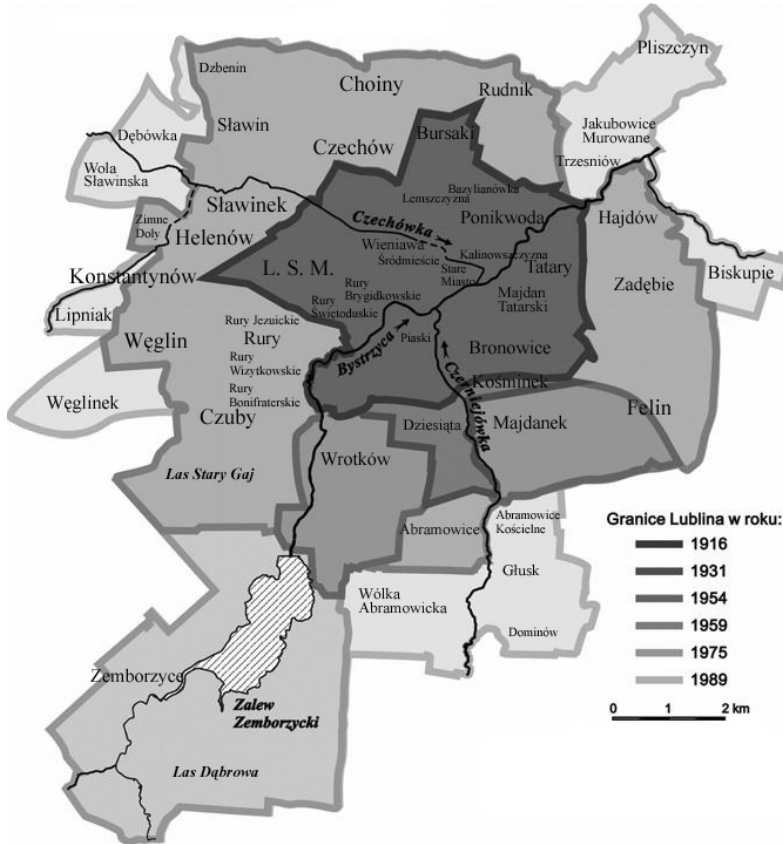
22 Na skrzyżowaniu Drogi Męczenników Majdanka z Lotniczą do końca 2011 r. stała metalowa tablica ogłoszeniowa zwieńczona literami „ZOR”. Pod koniec 2011 r. znad tablicy zniknęły metalowe litery przypominające o pierwotnym robotniczym charakterze tej dzielnicy.

23 D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 29; H. Gawarecki i C. Gawdzik, *Ulicami Lublina*, Lublin 1976, s. 26, 158; H. Kisielewicz, *op. cit.*, s. 200.

24 Materiały w podsianiu autora.

ło nowy kształt, zbliżony do koła. Włączone do Lublina tereny wystarczyły miastu pod zabudowę przemysłową i mieszkaniową do połowy lat siedemdziesiątych²⁵.

Schemat 1. Rozwój przestrzenny Lublina w XX w.



Opracowanie autora na podstawie: D. Kociuba, *Rozwój terytorialny Lublina...*, s. 318, Mapa 2001

W 1959 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów zatwierdził *Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina*, który przewidywał rozwój układu przestrzennego miasta w latach 1956–1965 przez stopniowe dobudowywanie nowych elementów. Kierowano się przy tym oddzieleniem od siebie miejsc zamieszkania, pracy i wypoczynku, organizowano również komunikację, która łączyłaby te miejsca ze sobą. Jednym z głównych celów tego planu było uporządkowanie struktury przestrzennej miasta, które polegało na wyprowadzeniu zakładów uciążliwych poza obszary mieszkaniowe i usługowe. Ze względu na lokalizację FSC inne

25 Por. Mapa 1947, Mapa 1957; Mapa 2001; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 29; id., *Rozwój terytorialny...*, s. 320–321; S. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 22.

zakłady uciążliwe zostały zlokalizowane w północno-wschodniej części Lublina. Dla zakładów średnio uciążliwych oraz zaplecza technicznego budownictwa przeznaczony został Wrotków. Natomiast dla mniejszych zakładów przewidziano Bur-saki, Bazylianówkę oraz Helenów²⁶.

Po 1956 r. nastąpił szybki rozwój budownictwa spółdzielczego. Na zwartych terenach dzielnic powstały nowe osiedla mieszkaniowe: Lubelska Spółdzielnia Mieszkaniowa (LSM) na Rurach, Czuby, Kalinowszczyzna, Czechów i Tatary. Budownictwo jednorodzinne w dalszym ciągu powstawało na peryferiach miasta: na Sławinku, Sławinie, Konstantynowie czy Węglinie. Rozbudowały się również osiedla powstałe w okresie II Rzeczypospolitej na Ponikwodzie, Dziesiątej i Kośminku²⁷. W 1956 r. ustalono wielkości działek budowlanych pod budownictwo jednorodzinne – im bliżej centrum, tym powierzchnia terenu pod zabudowę jednorodziną była mniejsza. W okolicach ulicy Głębokiej wielkości działek budowlanych miały się wahać między 330 a 370 m², na Ponikwodzie ich wielkość ustalono na 510 m². Natomiast na peryferiach Lublina wielkości działek przeznaczonych pod budownictwo jednorodzinne miały wahać się między 800 a 1000 m². Na obrzeżach miasta wytyczono działki, na których istniała możliwość wybudowania domu jednorodzinnego wraz z ogrodem²⁸.

Mimo włączenia w granice miasta nowych terenów potrzeby terytorialne miasta stale rosły. W roku 1967 włączono w granice Lublina Dzbenin i Granicznik. Pięć lat później nastąpiło kolejne powiększenie obszaru miejskiego o resztę Węglina z Poczekajką²⁹. Dzięki decyzjom władz centralnych miasto przeżywało dynamiczny rozwój, jednak nie dysponowało terenami rekreacyjnymi dla swoich mieszkańców. Sam pomysł powstania podmiejskiego jeziora w pobliskich Zemborzycach zrodził się w połowie lat pięćdziesiątych, lecz sprawa jego budowy uci-chła. Do planów budowy powrócono na początku lat sześćdziesiątych, a decyzję tę przyspieszyła powódź z 1 kwietnia 1964 r. Wówczas władze zdały sobie sprawę, że podmiejski zbiornik poza funkcjami rekreacyjnymi pozwoli uregulować Bystrzy-cę i oddali groźbę wiosennych powodzi. Prace budowlane ruszyły na początku lat siedemdziesiątych, a całą inwestycję oddano do użytku 16 lipca 1974 r. Uroczystości otwarcia Zalewu Zemborzyckiego dokonał I sekretarz KC PZPR Edward Gierek wraz z ówczesnym premierem Piotrem Jaroszewiczem. W następnym roku powierzchnia miasta powiększyła się do 118,4 km². W granicach Lublina znalazł się obszar: Zalewu Zemborzyckiego wraz z gruntami wsi Zemborzycze Kościelne i Zemborzycze Górne, wieś Prawiedniki oraz obszar Lasu Dąbrowa. Włączenie nowych terenów spowodowało ukierunkowanie miasta na południowy-zachód³⁰.

Kolejne powiększenie obszaru Lublina miało miejsce piętnaście lat później w roku 1989, wówczas miasto osiągnęło swój dzisiejszy obszar – 147,5 km².

26 D. Kociuba, *Rola...*, s. 183.

27 Por. Mapa 1947, Mapa 1957; Mapa 2001, D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 29–30; id., *Rola...*, s. 184.

28 APL: MRN w Lublinie. *Materiały akt zagospodarowania przestrzennego m. Lublina 1951–1956*, nr zespo-lu 742 sygn. 59, k. 146.

29 W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 237.

30 Por. Mapa 1973 i Mapa 1977; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 30; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 69–95.

W 1989 r. w granicach miasta znalazły się: Pliszczyn, Łysaków, Jakubowice Murowane, Trześniów, Biskupie, Głusk, Abramowice Kościelne, Dominów, Wólka Abramowicka, Węglinek, Konopnica, Lipniak, Wola Sławińska i Dębówka. Od ostatniego powiększenia obszaru Lublina nie nastąpiły żadne zmiany w wielkości miasta pomimo podejmowanych prób w tym kierunku. W latach dziewięćdziesiątych nastąpiła rozbudowa osiedli w zachodniej części miasta. Natomiast w chwili obecnej można zaobserwować tendencję do rozwoju miasta w kierunku Lubartowa. W tej części Lublina obserwuje się wzmożony ruch budowlany osiedli mieszkaniowych oraz domków jednorodzinnych³¹.

Wraz z rozwojem terytorialnym miasta następował rozwój budownictwa mieszkalnego i prowadzących do nich ulic. W XX w. wzrost powierzchni miasta spowodował zwiększenie się liczby jego arterii komunikacyjnych. Wiek XIX żegnał Lublin z liczbą 41 nazwanych ulic³². Natomiast w przededniu wybuchu I wojny światowej liczba nazwanych dróg wzrosła do 100³³. W 1931 r. wraz z włączeniem w granice Lublina willowej dzielnicy Dziesiąta liczba nazwanych ulic wynosiła 238³⁴. Po II wojnie światowej dzięki decyzjom władz państwowych powołujących do życia FSC zaczęły powstawać w mieście dzielnice robotnicze na Tatarach i Bronowicach, a w drugiej połowie lat pięćdziesiątych na dawnych Rurach Jezuickich zaczęły powstawać osiedla Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Budownictwo nowych osiedli mieszkaniowych na dawnych Rurach (dziś nazywanych LSM) sprawiło, że w roku 1964 liczba ciągów komunikacyjnych w mieście wzrosła do 469³⁵. W czasie kolejnej dekady liczba arterii komunikacyjnych wzrosła do 724³⁶. W pierwszym roku po transformacji ustrojowej Lublin miał 1003 ulice³⁷. W roku 2001 liczba dróg wzrosła do 1171, a ulic w mieście stale przybywa, gdyż ciągle powstają nowe osiedla mieszkaniowe na Porębie, Lipniaku, Bazylianówce i Rudniku³⁸. Śledząc zmiany terytorialne Lublina oraz stale zwiększającą się liczbę ulic, można śmiało powiedzieć, że przez blisko 700 lat istnienia miasta na prawach miejskich ostatnie sto lat wywarło największy wpływ na jego kształt. W ciągu stulecia powierzchnia Lublina wzrosła blisko siedemnastokrotnie, a liczba ulic w mieście powiększyła się prawie czterdzieści razy. Wzrost liczby ulic wraz z powierzchnią miasta oraz zmianami ilościowymi ludności Lublina przedstawia wykres 1.

31 Patrz: Mapa 1991 i Mapa 2001; D. Kociuba, *Rozwój przestrzenny...*, s. 30–31; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 237.

32 Mapa 1901.

33 Mapa 1912.

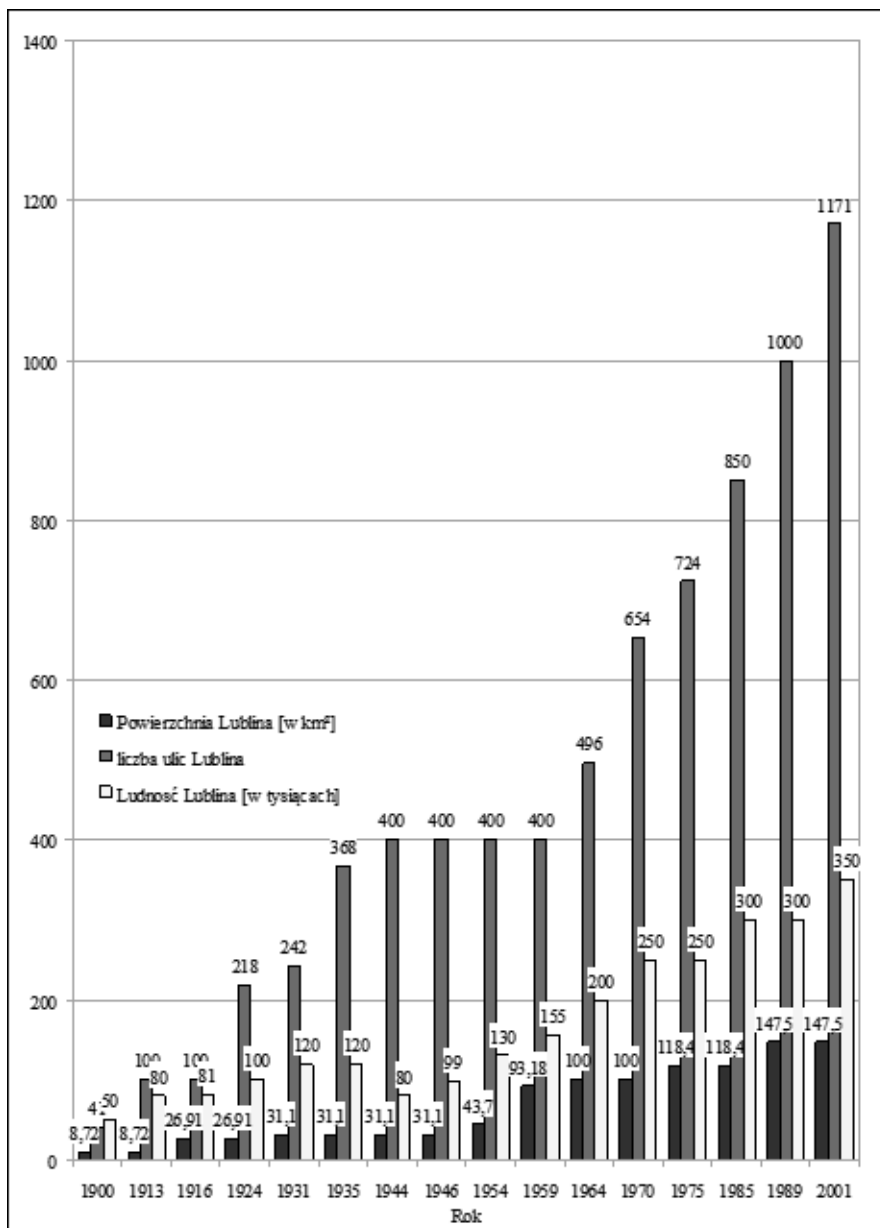
34 Mapa 1931.

35 Mapa 1964.

36 Mapa 1975.

37 Mapa 1991.

38 Mapa 2001.



Wykres 1. Wzrost powierzchni miasta, liczby ulic i mieszkańców Lublina w XX w.³⁹

39 Mapa 1901; Mapa 1912; Mapa 1931; Mapa 1964; Mapa 1970; Mapa 1975; Mapa 2001; H. Gawarecki, C. Gawdzik, *Ulicami...*, s. 8; H. Gawarecki, *op. cit.*, s. 212; H. Gawarecki, C. Gawdzik, *Lublin...*, s. 69; *Lublin*, red. Z. Marek, Lublin 1979, s. 10; *Piętnaście lat FSC w Lublinie*, red. B. Pirogowicz, L. Górski, Lublin 1966, s. 20; M. A. Ronikierowa, *Ilustrowany przewodnik po Lublinie*, Warszawa 1901, s. 25, 40; S. Turski, *Lublin. Plan miasta z informatorem turystyczno-usługowym*, Lublin 1991, s. 3; W. Wójcikowski, *op. cit.*, s. 231, 235–237, 389.

Wykaz skrótów

- APL – Archiwum Państwowe w Lublinie
- Mapa 1901 – *Plan m.[iasta] Lublina*, brak skali, Lublin 1901.
- Mapa 1912 – Cholewiński W., *Plan M.[iasta] Lublina [...]*, brak skali, 1912.
- Mapa 1916 – *Plan M.[iasta] Lublina. 1916*, b. a., skala 1:8400, 1916.
- Mapa 1926 – Krzyżewski A. Z., *Plan Lublina*, skala 1:20 000, 1926.
- Mapa 1931 – Biuro Regulacji Magistratu Miasta Lublin, *Plan Wielkiego Miasta Lublin*, skala 1:15 000, 1931.
- Mapa 1947 – Biuro Pomiarów Zarządu Miejskiego w Lublinie, *Lublin*, skala 1:10 000, 1947
- Mapa 1957 – Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, *Plan Miasta Lublina*, brak skali, Warszawa 1957.
- Mapa 1964 – Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, *Plan Lublina*, wyd. 2, brak skali, Warszawa 1964.
- Mapa 1973 – Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, *Plan Lublina*, wyd. 7, brak skali, Warszawa 1973.
- Mapa 1975 – Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, *Plan Lublina*, wyd. 8, brak skali, Warszawa 1975.
- Mapa 1991 – Wydawnictwo LZGraf. UNIA, *Lublin. Plan miasta z informatorem turystyczno-usługowym*, brak skali, Lublin 1991.
- Mapa 2001 – DAUNOPOL sp. z o.o. Wydawnictwo Kartograficzne, *Plan Miasta Lublin*, skala 1: 20 000, Warszawa 2001.

The Spatial Development of Lublin in the Twentieth Century

Until 1916 Lublin's spatial structure developed along three routes leading to Lubartów, Zamość, and Warsaw. In 1916, villages previously belonging to the neighboring rural communes (*gminas*) were incorporated into Lublin, whose area thereby increased three times. In 1925 Lublin's City Council invited nationwide urban planning tenders. The tenders leaflet contained descriptions, the profile of contemporary Lublin and its needs, which had to be taken into consideration in the designs. The results of the tenders and the study prepared by the City Authority contributed to the establishment of general principles of the city's development and growth. The state and city policies during the interwar period fostered further development of industries. Military activities during the WWII did not create favorable conditions for the city's growth. After the war, the development of the city was mainly influenced by political decisions motivated by the state ideology and central planning in the national economy. From 1946 to 1955 three housing estates of the Institution of Workers' Housing were built in Lublin. In the 1950s Lublin's spatial development expanded in all geographical directions, the prevailing development, however, took place along the exit routes from the city. From 1955 to 1959 new areas were incorporated into the city because of new municipal investments. The incorporated areas became land reserves for housing and industrial development. After 1956 there was rapid development of cooperative housing. The last enlargement of Lublin's area took place in 1989, when the city reached its present-day area of 147.5 km². At present, there is a noticeable tendency to develop the city towards Lubartów. In this part of Lublin, increased construction of housing estates and single-family housing is observable.