

Z DZIEJÓW KARTOGRAFII
Tom XVIII

DAWNE MAPY JAKO ŹRÓDŁA
W BADANIACH GEOGRAFICZNYCH
I HISTORYCZNYCH

Polish Academy of Sciences • Institute of the History of Science
Team for the History of Cartography

Maria Curie-Skłodowska University in Lublin
Department of Cartography and Geomatics

Catholic University of Lublin
Institute for the Historical Geography of the Church in Poland

Institute of Geodesy and Cartography in Warsaw

FROM THE HISTORY OF CARTOGRAPHY
Volume XVIII

OLD MAPS AS A SOURCE
IN GEOGRAPHICAL
AND HISTORICAL RESEARCH

Edited by
Beata Konopska i Jerzy Ostrowski

Warsaw 2014

Instytut Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk
Zespół Historii Kartografii
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie
Zakład Kartografii i Geomatyki
Katolicki Uniwersytet Lubelski
Ośrodek Badań nad Geografią Historyczną Kościoła w Polsce
Instytut Geodezji i Kartografii w Warszawie

Z DZIEJÓW KARTOGRAFII
Tom XVIII

DAWNE MAPY JAKO ŹRÓDŁA
W BADANIACH GEOGRAFICZNYCH
I HISTORYCZNYCH

Pod redakcją
Beaty Konopskiej i Jerzego Ostrowskiego

Warszawa 2014

Opracowanie redakcyjne
Beata Konopska, Jerzy Ostrowski

Współpraca redakcyjna
Paweł Cebrykowi, Krzysztof Kałamucki

Recenzenci
Prof. dr hab. Stanisław Alexandrowicz
Prof. dr hab. Andrzej Ciołkosz

Tłumaczenie przedmowy i części streszczeń na język angielski
Ilona Wojciechowska
Tłumaczenie części streszczeń – autorzy

Opracowanie techniczne i przygotowanie do druku
Signum CM Cezary Mazur

Wydawnictwa IHN PAN
Nowy Świat 72, 00-330 Warszawa
e-mail: ihn@ihnpan.waw.pl

Instytut Geodezji i Kartografii
ul Modzelewskiego 27, 02-689 Warszawa,
e-mail: igik@igik.edu.pl

© by: IHN PAN, IGiK

ISSN: 0138-0850

ISBN: 978-83-86062-18-8

ISBN: 978-83-60024-19-5

Druk i oprawa: Drukarnia nr 1, Warszawa

SPIS TREŚCI

<i>Beata Konopska, Jerzy Ostrowski</i> Przedmowa	11
<i>Joanna Plit</i> Analizy geograficzne i historyczne dawnych map	19
*	
<i>Jerzy Ostrowski</i> Praca Henryka Merczynga z 1913 roku o radziwiłłowskiej mapie Litwy i jej wpływ na polskie badania dokładności dawnych map (w setną rocznicę publikacji)	35
<i>Kamil Nieścioruk</i> Weryfikacja wiarygodności treści map dawnych z wykorzystaniem cyfrowego modelu wysokości i podstawowych atrybutów topograficznych	53
<i>Maria Jankowska</i> Kryteria oceny map jako źródła informacji o dziedzictwie kulturowym wsi na przykładzie Wielkopolski	65
<i>Jakub Kuna</i> Problem uwspółcześnienia formy prezentacji map dawnych	79
**	
<i>Adam Linsenbarth</i> Mozaikowa mapa z Madaby z VI wieku cennym źródłem informacji geograficznych, historycznych i biblijnych	93
<i>Kazimierz Kozica</i> Wrocławski przedwojenny egzemplarz mapy Europy Gerarda Mercatora (1554)	111
<i>Piotr Grabowski</i> Obraz historycznej Warmii na mapach włoskich i francuskich kartografów w XVI–XVIII wieku	121
<i>Andrzej Janeczek</i> Rękopiśmienna mapa cyrkulu zamojskiego z austriackiego Archiwum Wojennego i jej relacja do zdjęcia józefińskiego Galicji (1779–1783)	133

<i>Bogdan Wolak</i>	
Próba oceny obrazu rzeźby terenu na mapie Schroettera w skali 1:152 000 (1802–1810)	145
<i>Michał Trzewik</i>	
Układ przestrzenny miasta Lublina na przełomie XVIII i XIX wieku na planach austriackich przechowywanych w Archiwum Wojennym w Wiedniu	155
<i>Dariusz Lorek</i>	
Kartograficzny obraz Poznania w okresie zaborów	169
<i>Teresa Bogacz</i>	
Mapy Lubina z XIX i XX wieku jako źródło do badań nad rozwojem przestrzennym miasta	181
<i>Wojciech Mielewczyk</i>	
Środowisko geograficzne na XIX-wiecznych mapach wsi na przykładzie zbiorów Muzeum Narodowego Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie	193
<i>Lucyna Szaniawska</i>	
Joachim Lelewel jako badacz dawnych opisów świata i twórca „krajobrazów”	209
<i>Adrianna Szczerba</i>	
Mapy archeologiczne zachodnich guberni Imperium Rosyjskiego	237
<i>Tomasz Olenderek</i>	
Charakterystyka dawnych map leśnych	251
<i>Waldemar Spallek</i>	
Kształtowanie się koncepcji map ogólnogeograficznych w świetle polskich atlasów szkolnych wydanych do 1939 roku	263
<i>Beata Konopska</i>	
Atrybut miejsca w czasie jako właściwość dawnych map z punktu widzenia antropologii kulturowej na przykładzie publikacji okresu PRL	285

<i>Dorota Jutrzenka-Supryn</i>	
Zagadnienie rekonstrukcji treści i obrazu w zabytkowych mapach i globusach	301

Joanna Sroka

**Atlas Silesiae w zbiorach polskich – technologia
wykonania i konserwacja (zarys problematyki) 321**

Miłosz Huber, Olga Jakowlewa,

Anna Synajewska-Przybyś, Tomasz Klepka

**Możliwości badania materiałów drukowanych
z użyciem techniki optycznej, polaryzacyjnej i kofokalnej
oraz SEM-EDS 337**

Roman Czaja, Zenon Koziół,

Radosław Golba, Agnieszka Pilarska

Atlas historyczny miast polskich 349

Miłosz Huber, Olga Jakowlewa

**Toponimy na mapach Półwyspu Kolskiego jako przykład
bogactwa etnograficznego regionu 353**

CONTENTS

Beata Konopska, Jerzy Ostrowski

Preface 15

Joanna Plit

Geographical and historical analyses of old maps 19

*

Jerzy Ostrowski

**The work of Henryk Merczyng from 1913 on the Radziwill map
of the Grand Duchy of Lithuania and its influence
on the Polish research on the accuracy of old maps
(on the hunderth anniversary of publication)** 35

Kamil Nieścioruk

**Verification of content credibility of old maps with application
of digital elevation model and basic topographic attributes** 53

Maria Jankowska

**Evaluation criteria for maps as a source of information
about the cultural heritage of the countryside based
on the example of Wielkopolska** 65

Jakub Kuna

**The problem of contemporization of the form
of presentation of old maps** 79

**

Adam Linsenbarth

**The Madaba Mosaic Map from the 6th century – a source
of information for geographical, historical and Bible studies** 93

Kazimierz Kozica

**The Wrocław pre-war copy of the map of Europe
by Gerard Mercator (1554)** 111

Piotr Grabowski

**The picture of the historical Warmia on the maps of Italian
and French cartographers in the 16th–18th centuries** 121

<i>Andrzej Janeczek</i>	
The manuscript map of Zamość district from the Austrian War Archives and its relation to the Joseph's survey of Galicja (1779–1783)	133
<i>Bogdan Wolak</i>	
Analysis of the presentation of relief on the Schroetter's map, scale 1:152,000 (1802–1810)	145
<i>Michał Trzewik</i>	
Spatial layout of Lublin at the turn of the 18th century on Austrian city maps stored in the Vienna War Archives	155
<i>Dariusz Lorek</i>	
Cartographic image of Poznań in the time of partitions	169
<i>Teresa Bogacz</i>	
Maps of Lubin from the 19th and 20th centuries as the source for research on the spatial development of the city	181
<i>Wojciech Mielewczyk</i>	
The geographical environment on the 19th century maps of villages based on the collection of the National Museum of Agriculture and Agricultural-Food Industry in Szreniawa	193
<i>Lucyna Szaniawska</i>	
Joachim Lelewel as an investigator of old world's descriptions and author of "landscapes"	209
<i>Adrianna Szczerba</i>	
Archeological maps of western provinces of the Russian Empire	237
<i>Tomasz Olenderek</i>	
Characteristics of old forest maps	251
<i>Waldemar Spallek</i>	
Evolution of the concept of general reference maps in the light of Polish school atlases published until 1939	263
<i>Beata Konopska</i>	
Attribute of place in time as a feature of old maps from the perspective of anthropology of culture based on publications of Polish People's Republic period	285

Dorota Jutrzenka-Supryn

**Problems of content and image reconstruction
in historical maps and globes** 301

Joanna Sroka

**Atlas Silesiae in the Polish collections – technology
of binding and conservation (outline of problems)** 321

Miłosz Huber, Olga Jakowlewa,

Anna Synajewska-Przybyś, Tomasz Klepka

**The possibilities of printed materials research
with the use of optical, polarization, confocal
and SEM-EDS techniques** 337

Roman Czaja, Zenon Koziel,

Radosław Golba, Agnieszka Pilarska

The Historical Atlas of Polish Towns 349

Miłosz Huber, Olga Jakowlewa

**Toponyms on maps of the Kola Peninsula as an example
of the ethnographic wealth of the region** 353

Teresa Bogacz

Wyższa Szkoła Zarządzania „Edukacja” we Wrocławiu

Mapy Lubina z XIX i XX wieku jako źródło do badań nad rozwojem przestrzennym miasta

1. Wprowadzenie

Lubin to dzisiaj okazałe, powiatowe miasto dolnośląskie, liczące nieco ponad 75 tysięcy mieszkańców¹, któremu inne ośrodki miejskie przez długie lata zazdrościły zasobności i dynamiki rozwoju. Jest to także miasto szczególne, bowiem jego losy potoczyły się zaskakująco odmiennie w stosunku do innych znaczących punktów osadniczych w regionie. W średniowieczu Lubin był miastem średniej wielkości, o ukształtowanych funkcjach handlowo-gospodarczych. W połowie XIV wieku ze względu na fakt, że był siedzibą książęcą i znajdował się przy ważnych szlakach komunikacyjnych, postrzegany był także jako istotny punkt strategiczny. Degradacja w wyniku zniszczeń podczas wojny trzydziestoletniej spowodowała, że Lubin stał się niewielkim ośrodkiem rzemieślniczo-rolniczym i nawet wejście w struktury polityczne państwa pruskiego nie przemodelowało tutejszej gospodarki, która nie podjęła wysiłków na rzecz industrializacji, pozostając w systemie feudalnym². Do 1945 roku, ale i wiele lat po drugiej wojnie światowej z powodu słabo rozwiniętego przemysłu w gospodarce lubińskiej dominowało rolnictwo.

Odkrycie złóż miedzi w latach pięćdziesiątych i rozpoczęcie budowy przemysłu miedzianego dało miastu szansę awansu gospodarczego i cywilizacyjnego na niespotykaną skalę. Lubin w ciągu kilkunastu lat przekształcił się z miasteczka rolniczo-rzemieślniczego w jeden z silniejszych ośrodków przemysłowych w kraju. Jednym z wyznaczników rozwoju miast jest ich rozwój przestrzenny, który także dla Lubina okazał się ważnym i spektakularnym miernikiem jego dochodzenia do wysokiej pozycji gospodarczej w skali regionu i kraju.

¹ Według danych statystycznych gmina miejska Lubin liczyła w 2012 roku 75 147 mieszkańców. Zob.: *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2012 r. (Area and population in the territorial profile in 2012)*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.

² T. Bogacz, *Historyczno-topograficzny atlas miast śląskich. Lubin*, Wrocław (w opracowaniu redakcyjnym).

Nieocenionym źródłem do badań nad kształtowaniem się zarówno struktury przestrzennej Lubina, jak i przemian infrastrukturalnych o znaczeniu lokalnym i regionalnym, co stało się przedmiotem tego opracowania, okazały się mapy z XIX i XX wieku. Pozwoliły one uchwycić znaczące dla miasta etapy rozwojowe. Szczególną wartość wniosły pruskie i niemieckie mapy topograficzne w skali 1:25 000 (*Urmesstischblätter* i *Messtischblätter*), które dokładnie pokazały zmiany antropogeniczne i kierunki rozwoju przestrzennego Lubina od początku XIX stulecia do 1945 roku.

Podjęty temat, jak i charakter wykorzystanych źródeł określiły kilka celów, jakie wyznaczono niniejszemu opracowaniu. Jednym z nich jest przybliżenie etapów i specyfiki rozwoju przestrzennego Lubina w dwóch stuleciach industrialnych, z jego niezwykle dynamiką od lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Innym jest wskazanie na rolę map z tego okresu, pokazujących kierunki otwarcia terytorialnego oraz oblicze ówczesnej gospodarki i infrastruktury, zwłaszcza komunikacyjnej. Intencją autorki jest także zwrócenie uwagi na logikę rozwoju i pewną innowacyjność w kształtowaniu nowej miejskiej struktury przestrzennej i funkcjonalnej Lubina w drugiej połowie XX wieku.

Koncepcja rozwoju miast śląskich w XIX i XX w. związana jest nierozłącznie z uprzemysłowieniem i rozwojem nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej. Dla zobrazowania przemian w zakresie rozwoju gospodarczo-przestrzennego Lubina badany okres podzielono na etapy, przyjmując stosowane w literaturze cezurę dla miast śląskich³. Każda z nich posiada swoją specyfikę. Okres wstępnej fazy industrializacji to lata 1815–1870, kiedy zniesiono umocnienia obronne i otwarto miasto terytorialnie. Kolejny etap wyznaczyły lata 1870–1918, charakteryzujące się wysokim stopniem uprzemysłowienia, nadawaniem praw miejskich i silnym przyrostem ludności. Okres międzywojnia (1919–1945) to czas pojawienia się nowoczesnej zabudowy w przestrzeni miejskiej. Wreszcie etap po drugiej wojnie światowej to okres odbudowy ze zniszczeń, ale i przekształceń związanych ze zmianami politycznymi i ustrojowymi. W przypadku Lubina – na co należy zwrócić uwagę – nie każdy z etapów znajdował dostateczne potwierdzenie w kondycji gospodarczej i infrastrukturalnej tego miasta.

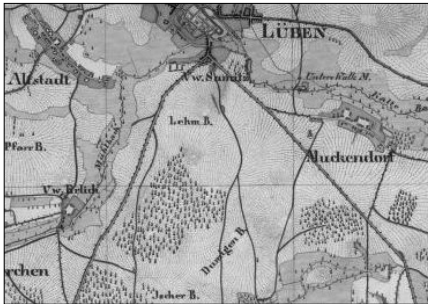
2. Wstępna faza uprzemysłowienia (1815–1870)

Procesy przemian ustrojowo-gospodarczych i towarzyszące im poszerzanie terytorium miast rozpoczęły się u progu XIX w. Wraz z likwidacją umocnień, którą zapoczątkowało wyburzenie bram miejskich, Lubin rozciągnął się poza swoje granice na otaczające tereny wiejskie. To stopniowe otwieranie się przestrzenne

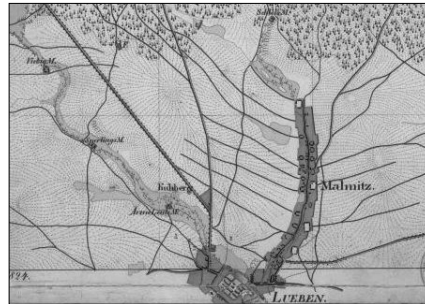
³ W. Krefł, *Rozwój miast na Śląsku w XIX i XX wieku*, w: *Śląsk w czasie i przestrzeni*, pod redakcją J. Nowosielskiej-Sobel i G. Straucholda, Wrocław 2009, s. 205.

dokonywało się wzdłuż tras wylotowych na Głogów, Legnicę i Ścinawę, co było wówczas naturalnym i niesterowanym kierunkiem rozwoju miast śląskich⁴. Pewną szansą prorozwojową stało się też podniesienie miasta do rangi stolicy powiatu w wyniku reformy z lat 1815–1821. Lubin stał się wówczas jednym z trzynastu stołecznych miast w nowo utworzonej rejencji legnickiej⁵.

Na mapach z 1824 r.⁶ (ryc. 1 i 2) widać niewielkie obszarowo miasto w obrębie murów (oznaczone na czerwono); w 1816 r. znajdowały się tu tylko 342 domy



Ryc. 1. Lubin od strony południowej, 1824



Ryc. 2. Lubin od strony północnej, 1824

mieszkalne na obszarze liczącym ok. 0,6 km². Przybywało natomiast od połowy XVIII w. zabudowy na przedmieściach, zwłaszcza przy bramach Legnickiej i Głogowskiej (obszary przylegające, oznaczone na mapie na zielono). Promotorem tego procesu była administracja pruska, która osadzała na Śląsku przybyszów z Prus. Głównymi zajęciami ludności były nadal handel i rzemiosło z dominacją sukiennictwa i przedziałnictwa, a biorąc pod uwagę otoczenie – łąki, pola i lasy – także rolnictwo.

Mapa pokazuje, że Stary Lubin (Altstadt), stanowiący jeden z trzech macierzystych obszarów, na których kształtowała się przestrzeń Lubina, był ciągle odrębną jednostką osadniczą, dość znacznie oddaloną od lokowanego w końcu XIII w. miasta (ryc. 1), a Małomice (Mallnitz), leżące dzisiaj w granicach miasta, pozostawały jeszcze osadniczą enklawą (ryc. 2).

⁴ Zob.: W. Kreft, D. Przybytek, G. Strauchold, *Projekt Historyczno-topograficznego atlasu miast śląskich*, w: *Dawna kartografia miast*, „Z dziejów Kartografii” t. 15, pod redakcją J. Ostrowskiego i P.E. Wespiańskiego, Warszawa 2011, s. 466. Na ten temat zob. też: H. Stoob, *Zur Städtebildung in Mitteleuropa im industriellen Zeitalter*, w: *Probleme des Städtewesen im industriellen Zeitalter*, hrsg. von H. Jäger, „Städteforschung”, A/5, Köln 1978, s. 316–341.

⁵ T. Bogacz, *Historyczne podziały Dolnego Śląska*, „Dolny Śląsk”, 6/99, Dolnośląskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Wrocław, s. 12–13.

⁶ *Topographische Karte von Preussen*, Berlin 1824, *Urmesstischblatt 2701*. Aussgenommen und gezeichnet von H. v. Boenigk; *Topographische Karte von Preussen*, Berlin 1824, *Urmesstischblatt 2631*. Aussgenommen und gezeichnet von H. v. Boenigk.

W kolejnych dziesięcioleciach omawianego przedziału czasowego niewiele się w obrazie miasta zmieniło; jeszcze w 1861 r. odnotowano zaledwie 357 domów, z czego tylko 1/3 wykonana została z trwałego budulca. W literaturze poświęconej dziejom Lubina zwraca się uwagę na fakt, że słabo przebiegały tu procesy urbanizacyjne. W przeciwieństwie do większości śląskich miast nie było tu typowych dla tego okresu czynników miastotwórczych, które by te procesy uruchomiły⁷. Na poły feudalna struktura gospodarki lubińskiej w żadnej mierze ich nie stymulowała.

Po zamieszkach społecznych w 1848 r. na fali europejskiej Wiosny Ludów podjęto pewne inwestycje, mające na celu modernizację miasta, ale też ograniczenie bezrobocia. Zbudowana wówczas została nowa szosa do Rawicza (1852) oraz lubiński odcinek szosy Legnica – Lubin – Zielona Góra, liczący w powiecie 23 km. Połączyły one Lubin we wszystkich kierunkach z większymi miejscowościami i sąsiednimi miastami. Ogólnie jednak w zakresie połączeń drogowych i kolejowych rozwój infrastruktury wykazywał słabą dynamikę, co poświadcza dość późna w kontekście Śląska budowa dworca i uruchomienie pierwszych połączeń kolejowych z Legnicą (1869) i Głogowem (1871).

3. Okres wysokiego uprzemysłowienia (1871–1918)

Mapa z końca XIX w. (ryc. 3)⁸, daje pewien obraz zamknięcia pierwszego etapu rozwoju Lubina w zakresie jego układu przestrzennego i rozwiązań komunikacyjnych oraz otwarcia na nowe przedsięwzięcia. Te wynikały z bardzo trudnej sytuacji gospodarczej miasta, które nie doświadczało – w przeciwieństwie do większości miast ówczesnego Śląska – dobrodziejstw dynamicznej industrializacji. W latach osiemdziesiątych XIX stulecia ostatecznie upadło zapóźnione lubińskie sukiennictwo i gwałtownie poszukiwano nowych możliwości produkcyjnych. Próbą wyjścia z tej zapaści stała się reorientacja w kierunku rozwoju przemysłu cukrowniczego, metalowego i drzewnego. W krajobrazie miejskim pojawiła się cukrownia (1881) oraz fabryka fortepianów (1896). Niemal równolegle uruchomiono tkalnię bawełny i zakład mechaniczny z odlewnią stali. Wykorzystano także miejscowe zaplecze rolniczo-hodowlane, uruchamiając rzeźnię (1890) i mleczarnię (1904)⁹.

Mimo inwestycji przemysłowych, które miały jednak jedynie lokalne znaczenie, wiek XIX odcisnął dość słaby ślad w ogólnym krajobrazie miasta. W stosunku do 1816 r. liczba domów przez następne blisko sto lat (1910) wzrosła zaledwie o 175. Zniknęły lub zamazały się wcześniejsze architektoniczne dominanty, jak mury miejskie i zespół zamkowy, na miejscu którego wzniesiono budynek staro-

⁷ B.G. Steinborn, *Lubin*. Seria: „Śląsk w zabytkach sztuki”, pod red. T. Broniewskiego i M. Złata, Wrocław 1969, s. 28.

⁸ *Karte des Deutschen Reiches*, 1:100 000, 397 Lüben, 1891.

⁹ *Lubin. Zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków*, pod red. K. Matwijowskiego, Wrocław–Lubin 1996, s. 115.



Ryc. 3. Lubin w 1891 r.

stwa powiatowego. Zaznaczyły natomiast swą obecność nowe obiekty użyteczności publicznej – dworzec kolejowy, który przebudowano na okazalszy w 1913 r. i kościół katolicki, wzniesiony w 1908 roku. Dla układu siatki ulic decydujące znaczenie miało założenie linii kolejowej i budowa dworca, który połączyła z centrum miasta nowa arteria – ul. Odrodzenia, z czasem rozlegle zabudowana. Na mapie (ryc. 3) widać linię kolejową, która przecięła miasto z południa na północ, spajając niejako przestrzennie i funkcjonalnie Stary Lubin z resztą przestrzeni miejskiej. U progu I wojny światowej miasto otrzymało kolejowe połączenie z Chocianowem. Warto odnotować, że w swoim podstawowym zrębie drogowy i kolejowy dostępność komunikacyjna Lubina ukształtowała się w drugiej połowie XIX w., ale układ komunikacyjny odzwierciedlał kierunki kontaktów handlowo-gospodarczych, które miały jeszcze średniowieczny rodowód.

Na przełomie XIX i XX w. pojawiły się w miastach śląskich także nowe trendy w zakresie planowania przestrzeni. Dotarły one również do Lubina, gdzie w latach 1907–1909 opracowano pierwszy plan zagospodarowania lubińskiego przedmieścia, bowiem władze skierowały uwagę przede wszystkim na rozbudowę i zagospodarowanie przedmieść. Sytuowały się one głównie w północnej i wschodniej części miasta. Zmieniając ich dotychczasowy wizerunek utrzymać tradycyjny funkcjonalny model. Przedmieścia w części północnej utrzymały charakter przemysłowy (tam ulokowano m.in. rzeźnię), natomiast przedmieścia we wschodniej części zachowały dominację funkcji rolniczo-leśnej. Po wschodniej stronie umiejscowiono też w 1883 r. koszary kawalerii, które sukcesywnie rozbudowywano aż do 1938 r., a Lubin nie tylko zachował funkcję miasta garnizonowego, ale jeszcze ją wzmocnił.

W omawianym okresie powiększył się także obszar miasta – m.in. w 1900 r. włączono w obręb Lubina wieś Zameczno oraz 40 ha lasów w Małomicach. U progu XX w. powierzchnia miasta wynosiła już 4,1 km², z czego 1,4 km² zajmowały tereny leśne.

4. Faza rozwoju przestrzennego i zabudowy (1919–1945)

Zgodnie z kierunkami rozwojowymi miast śląskich w tym czasie, także w Lubinie zarysował się postęp w zakresie budownictwa miejskiego; rozbudowano również fabrykę fortepianów. Zauważalną koniunkturę przyniosły lata 1924–1929. Nastąpiły korzystne zmiany demograficzne: w 1925 r. miasto liczyło 8666 mieszkańców i w porównaniu z rokiem 1919 nastąpił wzrost o 19,9%. Nowi lubinianie to w większości przesiedleńcy z Pomorza (Prusy Zachodnie) przyłączonego do Polski na mocy traktatu wersalskiego.



Ryc. 4. Lubin od południa, 1933



Ryc. 5. Lubin od północy, 1935

Światowy kryzys z lat 1929–1933 wpłynął także fatalnie na sytuację w Lubinie. Krach przyniósł upadek wielu zakładów i ogromne bezrobocie. Poprawa sytuacji stała się zauważalna dopiero w wyniku polityki III Rzeszy i uruchomienia robót publicznych. W Lubinie postawiono na inwestycje wojskowe – m.in. na peryferiach miasta zbudowano lotnisko wojskowe. Ten etap w dziejach

miasta obrazują mapy z 1933 i 1935 r. (ryc. 4, 5) Na pierwszej z nich wyodrębniono usytuowanie cukrowni przy dzisiejszej ulicy Kolejowej¹⁰, który to zakład był wówczas jednym z najważniejszych¹¹. Na późniejszej, pokazującej obszar powiatu, bardzo wyraźnie uwydatniono kolorystycznie rolno-leśne otoczenie Lubina¹².

Mimo tych obiecujących zwiastunów, do 1945, ale i wiele lat po zakończeniu wojny, w gospodarce lubińskiej dominowało rolnictwo. W latach trzydziestych XX w. aż 2/3 mieszkańców utrzymywało się z pracy w rolnictwie i leśnictwie. Miasto powiększało swoją powierzchnię, ale o tereny wiejskie. Struktura użytkowania powierzchni wymownie świadczyła o charakterze tej gospodarki – obszar Lubina w 1945 r. obejmował 14,7 km², ale w tym blisko 10 km² zajmowały tereny rolnicze. Stąd też lubińska gospodarka nastawiona była na przetwórstwo miejscowych płodów rolnych, które służyły zaspokojeniu podstawowych potrzeb mieszkańców i wojska.

5. Okres przemian ustrojowych i społeczno-gospodarczych (po 1945 roku)

Po zakończeniu działań wojennych Lubin znalazł się w całkowicie nowej sytuacji politycznej, ustrojowej i etnicznej, stając się częścią państwa polskiego. Utrzymał swój status stolicy powiatu w nowo utworzonym woj. wrocławskim (1946). Najważniejszym wówczas zadaniem stała się odbudowa ze zniszczeń, gdyż skutkiem wojny były straty w zabudowie sięgające 75–80%¹³. Remontów i modernizacji wymagała też zniszczona infrastruktura komunalna. Zmiany następowały jednak bardzo wolno. Uruchomienie Fabryki Mechanizmów Pianinowych oraz wytwórni obuwia nie zmieniło charakteru gospodarki lubińskiej, w której nadal dominowało rolnictwo.

Odkrycie złóż miedzi w latach pięćdziesiątych dało miastu szansę na niespotykaną skalę. W ciągu kilkudziesięciu lat Lubin przekształcił się z miasteczka rolniczo-przemysłowego w jeden z silniejszych ośrodków przemysłowych w kraju. Miasto, pod którym znajdowały się złoża miedzi, wykorzystało rentę położenia; usytuowane niemal w równej odległości między Legnicą a Głogowem zapewniło sobie rolę centralnego ośrodka w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym (LGOM). Efektem były zmiany nie tylko w krajobrazie miasta, wraz z pojawieniem się szybów kopalnianych i wysokich bloków jednorodzinnych, ale także w jego sferze demograficznej, społecznej i infrastrukturalnej. W 1960 r. rozpo-

¹⁰ *Topographische Karte (Messtischblatt)* 1:25 000. Aktualizacja w 1933 r., Archiwum Map Polski Zachodniej w Poznaniu, nr 4663.

¹¹ Lubin, *Zarys rozwoju...*, s. 119.

¹² *Kreiskarte Lüben*, 1:100 000, 1935. Geographische Institut Paul Baron, Liegnitz.

¹³ Lubin, *Zarys rozwoju...*, s. 149–151.

częła się fala imigracji w związku z budową miedziowego kombinatu. Największa dynamika ruchów migracyjnych przypadła na lata 1970–1991, kiedy liczba mieszkańców uległa niemal potrojeniu (z 28 858 do około 82 500).



Ryc. 6. Obszar Lubina, 1983



Ryc. 7. Obszar Lubina, 2007

Lubin powiększał również swoje terytorium – do końca 1987 r. ogólna powierzchnia miasta liczyła już 21,27 km², z czego 8,42 przypadła na tereny rolnicze¹⁴. Przełomowym w rozwoju przestrzennym Lubina okazał się rok 1988, w którym jego obszar uległ podwojeniu i wzrósł do blisko 41 km² (4082 ha)¹⁵.

¹⁴ Na mapie z 1983 r. widać miasto wraz terenami otaczającymi z układem lasów i pól, z których część za kilka lat znalazła się w granicach miasta. Por.: *Mapa topograficzna Polski, 1:50 000, Lubin*, Główny Geodeta Kraju, Warszawa 1983.

¹⁵ Dane Głównego Urzędu Statystycznego za 2012 rok podają powierzchnię 4077 ha, co nie zmienia wartości zaokrąglonej. Zob.: *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2012...*

Zdobycie tego rezerwowego obszaru rozwoju, na krótko przed reformą samorządową i zamknięciem się w granicach gminnych, wydawało się konieczne ze względu na postępujący wówczas przyrost ludności. Lubin, co widać na mapie z 2007 r.¹⁶ (ryc. 7), rozciągnął się głównie w kierunku wschodnim i południowym. Było to uwarunkowane zarówno układem kopalnianym, jak i stanowiło optymalne rozwiązanie wobec potrzeb budownictwa mieszkaniowego. Przyłączone tereny miały charakter rolniczy, stąd grunty orne stanowiły wówczas ponad 53% ogólnej powierzchni miasta, co widać także na wspomnianej mapie, po naniesieniu granic miasta. Zakłady związane z przemysłem umocowały się głównie w północno-zachodniej części miasta, tradycyjnie związanej z uciążliwą produkcją.

Po 1990 r. Lubin jako jednostka samorządowa, dysponująca dużymi zasobami finansowymi, mógł podjąć inwestycje niwelujące trudności miasta przemysłowego. Przede wszystkim objęły one modernizację i budowę dróg, związaną z dynamicznym rozwojem transportu samochodowego – prywatnego i publicznego. Sieć dróg, zapewniająca dobre skomunikowanie Lubina we wszystkich kierunkach, widoczna już jest na mapie z 1983 r. (ryc. 6), a 15 lat później (ryc. 7) poza jeszcze gęściejszą siatką drogową, zwłaszcza w połączeniach między- i śródosiedlowych, miasto zamknęła od wschodniej strony obwodnica, która uwolniła je od uciążliwości związanych z przemieszczaniem się ciężkiego transportu.

Po 1990 r. zmienił się także obraz połączeń kolejowych w ruchu pasażerskim, który sukcesywnie ograniczano, aby w 2004 r. ostatecznie go zawiesić. Nie dotyczyło to wszakże połączeń kolejowych w ramach kombinatu miedziowego. Lubin dysponuje też dzisiaj portem lotniczym, położonym w północno-wschodniej części miasta (ryc. 7). Spełnia on wszelkie wymogi europejskie, obowiązujące w ruchu pasażerskim, ale bywa wykorzystywany jedynie okazjonalnie.

Niezwykle ciekawie ukształtował się też układ przestrzenno-funkcjonalny Lubina, w którym wyrazisty stał się podział na obszary stanowiące odrębne jednostki urbanistyczne. Współczesny Lubin mimo głębokich, sięgających średniowiecza, korzeni miejskich, posiada strukturę charakterystyczną dla młodych i szybko rozwijających się ośrodków, czyli osiedla z centrami zamiast jednego centrum historycznego. Na mapie (ryc. 7) można wskazać siedem takich jednostek, odmiennych pod względem warunków naturalnych, funkcji i zagospodarowania terenu. Są to: Małomice, Przylesie, Krzeczyn, Ustronie, Lubin Przemysłowy, Stare Miasto i Centrum¹⁷.

Lubin będąc siedzibą władz holdingu miedziowego i głównym ośrodkiem tego okręgu przemysłowego stał się centrum silnych procesów urbanizacyjnych. Wzmacnia to nie tylko rangę miasta, ale i związanej z nim całej aglomeracji.

¹⁶ Powiat lubiński. Mapa turystyczna, skala 1: 60 000, Jelenia Góra 2007.

¹⁷ Lubin 2020. Strategia miasta Lubina. Urząd Miejski w Lubinie, 2008, s. 10–22, www.bip.um-lubin.dolny-slask.pl

6. Zakończenie

Przedstawiony przegląd głównych etapów rozwoju Lubina w XIX i XX w., dla którego materiałem wspomagającym były mapy, pozwala na sformułowanie kilku spostrzeżeń i refleksji. Pierwsza to konstatacja natury ogólnej, związana z zaskakującym awansem gospodarczym i cywilizacyjnym miasta, który nastąpił w drugiej połowie XX wieku. Okazuje się, że nie tylko w dziejach państw i narodów znaleźć można niespodziewane zwroty akcji, ale mogły być one także udziałem małych, zapóźnionych w swoim rozwoju, ośrodków miejskich. Dalsze losy Lubina zależą dziś w dużej mierze od koniunktury na rynku miedzi, ale niezależnie od tego zbudowany tu kapitał ludzki i społeczny, rozbudzone ambicje i aspiracje oraz wytyczony obszar wpływów na otoczenie będą silnym hamulcem dla ewentualnych procesów degradacyjnych.

To, co działo się Lubinie w ciągu XIX i XX w. w zakresie kształtowania przestrzeni, rozwoju infrastruktury i zabudowy przybliżają mapy, które okazały się znakomitym źródłem historycznym. Punktem wyjścia do śledzenia tych zmian stała się w niniejszym artykule mapa topograficzna z 1824 roku, a zatem wydana krótko po podziale administracyjnym w latach 1815–1821, w wyniku którego Lubin stał się stolicą powiatu. Obrazuje ona bardzo małe obszarowo miasto, ze słabo rozwiniętą infrastrukturą komunikacyjną i w swoim wizerunku wykazujące duże opóźnienia w stosunku do innych miast dolnośląskich z tego okresu. O słabo zaawansowanych procesach urbanizacyjnych świadczy wyraźnie ubogi zasób zabudowy i ukształtowanej historycznie jej gęstości. Zamykająca przegląd mapa topograficzna Lubina z 1997 r. pokazuje z kolei dynamikę jego ekstensywnego rozwoju przestrzennego. Między rokiem 1900 a 1990 miasto dziesięciokrotnie powiększyło swój obszar. Ten kierunek rozwoju zamknęło wprowadzenie w życie ustawy samorządowej i wytyczenie granic gminnych. Nie ograniczyło to wszakże organizacji struktury przestrzennej wewnątrz miasta, co widać nie tylko na tym ujęciu kartograficznym, ale i na wcześniejszym.

W świetle dostępnych map Lubina z dwóch industrialnych stuleci wyłania się także, co podkreślono w artykule, struktura użytkowania jego przestrzeni. Dominujące przez długie dziesiątki lat rolnicze funkcje miasta wymuszały poszerzanie jego obszaru o tereny wiejskie, co bardzo zaciążyło na wizerunku Lubina i hamowało rozwój jego miejskich funkcji. Przyłączenia terenów wiejskich w latach osiemdziesiątych miały już jednak inną logikę i uwarunkowania, a mapy pokazują, w jaki sposób wykorzystano te zasoby terytorialne w nowej już dla miasta rzeczywistości.

Z lektury zarówno map, jak i informacji pozakartograficznej nasuwa się jeszcze jedna refleksja w odniesieniu do współczesnego Lubina. Nie rozwinęło się tam budownictwo suburbanalne, które pojawia się zazwyczaj w otoczeniu dużych ośrodków miejskich. Brak rezydencji podmiejskich wynika zapewne z „trudne-

go” terenu. Miasto, poza południowym fragmentem, rozciąga się na pokładach kopalnianych, co mieszkańcy dość często odczuwają. Ponadto przetwórstwo miedzi i bliskość hut – mimo ekologicznych nakazów – nie zachęca, jak się wydaje, lubinian do wypoczynkowego wiązania się z miejskim otoczeniem, gdzie narażeni są na nadmierne zanieczyszczenia i hałas.

Nakreślone w artykule wątki tematyczne, związane z kształtowaniem się w ostatnich dwustu latach oblicza gospodarczo-społecznego i przestrzennego Lubina, na pewno wymagają pogłębionych badań i szerszego wsparcia ich na źródłach kartograficznych, które okazują się mieć fundamentalne znaczenie dla obrazowania postępujących zmian i procesów.

Słowa kluczowe: Lubin, mapy topograficzne, okres industrialny (XIX–XX w.), rozwój przestrzenny miasta

Maps of Lubin from the 19th and 20th centuries as the source for research on the spatial development of the city

S u m m a r y

Lubin is a very interesting city in Lower Silesia, which fate had a surprisingly different turn in comparison to other urban centers in the region. In the Middle Ages it was a medium-sized town, with formed trade and clear economic functions, but it was also important in the middle of the fourteenth century as a strategic point. Degradation as a result of damage during the 30-year war resulted in that Lubin has become a small craft and agricultural center, and even the acceptance of the political structures of the Prussian state did not change the local economy, which has not made efforts to industrialization, remaining feudal system. Up until 1945, but even many years after the Second World War because of poorly developed industry in the economy, agriculture dominated in Lubin.

The discovery of copper deposits in the 50's and the beginning of construction of the copper industry gave the city a chance of economic advancement and development of civilization on an unprecedented scale. Lubin in recent decades has transformed from the agricultural and craft village to one of the most important industrial centers in the country. This resulted in changes not only to the landscape of the city, but also in the field of demographic, social, and infrastructural domains. There has been a rapid development of communication systems related to the construction of Legnica – Głogów Copper Center and, consequently, the rapid development of demographic, economic and spatial aspects of Lubin, which from the years 1900 to 1990 – increased its area tenfold.

An important source for the study of the evolution of both the spatial structure of Lubin and infrastructural transformation taking into account local and regional aspects, were the maps from the nineteenth and early twentieth century. The amount of available resource does not seem to be substantial (about 10 papers), but it represents a significant development in stages for the city. Of special value are the Prussian and German topographic maps at the scale of 1:25,000 (*Messtischblätter*) which accurately showed changes in anthropogenic and directions of spatial development of Lubin from the beginning of the nineteenth century until 1945, helping to understand the logic and conditions in Lubin. The crucial point for tracking, in this research, seems to play a topographic map from 1824, that was released shortly after the administrative division in the years 1815–1821, which resulted in Lubin becoming the capital of one of the 13 newly created districts regency of Legnica. Not really a big city, with poorly developed transportation infrastructure showing a large delay in relation to other towns in Lower Silesia. Urbanization took place here very slowly, which can be clearly seen in quite a poorly funded historically shaped building and its density. The overview can be closed with the topographic map of Lubin from 1997, showing the dynamics of its extensive development planning, which finished in the year 1990 with the introduction of the Law of local and municipal demarcation. It did not limit the spatial structure of the organization within the city, which perfectly is illustrated by this map, as well as some cartographic shots of its predecessors.

In the article – taking into account the example of available maps of Lubin coming from two industrial centuries – it is shown that for many decades the dominant features of agricultural expansion forced the area to expand over the countryside and how much it contributed to the image of the urban center, and finally, how it was utilized as the resource of governments in the new reality for the city.

Key words: city of Lubin, topographic maps, industrial period (19th–20th c.), spatial development