

GENEZA LOKALIZACJI DWORCA KOLEJOWEGO W LUBLINIE JAKO CZYNNIKA KSZTAŁTUJĄCEGO JEGO UKŁAD URBANISTYCZNY

Natalia Przesmycka

Katedra Architektury, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Politechnika Lubelska
Department of Architecture, Urban and Spatial Planning, Technical University of Lublin
ul. Nadbystrzycka 40, 20-618 Lublin, e-mail: natalia.przesmycka@gmail.com

Streszczenie. Artykuł przedstawia genezę lokalizacji dworca kolejowego w Lublinie, która miała zasadniczy wpływ na jego dalszy rozwój przestrzenny. Od końca XIX w. miasto zaczęło rozwijać się w kierunku południowym oraz wzdłuż linii kolejowej, dając podstawy dla wytworzenia się w jego strukturze obszarów monofunkcyjnych.

Słowa kluczowe: Lublin, kolej, przeobrażenia urbanistyczne

Dworce kolejowe stanowią ważne dla miast elementy struktury funkcjonalnej i urbanistycznej. Od ich lokalizacji zależą dalsze kierunki rozwoju przestrzennego miast, powodując zdynamizowanie lub marginalizację zabudowy pewnych obszarów. Ogromne znaczenie ma powiązanie dworca z centrum miasta zarówno w sensie jego odległości, jak i dostępności komunikacyjnej. Lublin jest miastem, w którym problem powiązania dworca z centrum wraca cyklicznie. Odległość ponad 5 km od śródmieścia, praktycznie wykluczająca możliwość pieszego przemieszczania się podróżnych w jego kierunku, jest ewenementem wśród polskich miast. U progu XXI w., wciąż trwają w Lublinie dyskusje jak ten problem rozwiązać i jak z dworca pozostającego na uboczu stworzyć atrakcyjne centrum komunikacyjne. Żeby zrozumieć istotę problemu, należy poznać jego historię.

Decyzja o budowie i lokalizacji dworca kolejowego miała zasadniczy wpływ na rozwój Lublina i jego dalszy układ przestrzenny. Dotychczasowy rozwój miasta występował wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych – ulic: Krakowskie Przedmieście, Lubartowska i Zamojska, a także w nieco mniejszym stopniu wzdłuż ulic Namiestnikowskiej (dzisiejszej Narutowicza) i w kierunku przedmieścia Kalinowszczyzna.

Zarówno lokalizacja dworca, jak i przebieg linii kolejowej w obrębie miasta były w latach 60. XIX w. przedmiotem żywiołowej dyskusji. Korzyści z połą-

czenia Lublina linią kolejową z Warszawą i Kowlem były oczywiste – miasto miało pojawić się na mapie komunikacji kolejowej nie tylko Polski, ale i całej Europy, zaś w Lublinie

osiedlać się [...] będą ludzie zamożni obracając kapitałami, a przeto wznosić się mogą nowe zakłady przemysłowe i fabryki a temsamem miasto przyjąć zaś może nie tylko do dawnej swej, lecz i nowej większej świetności.

Radni miasta byli świadomi, jakie konsekwencje przyniesie dla miasta obecność kolei.

Dyskusja we władzach miejskich miała bezpośredni wpływ na usytuowanie dworca. Początkowo proponowano przebieg linii kolejowej po stronie północno-wschodniej miasta „poza cmentarzem parafialnym a między traktem Lubartowskim a Kirkutem”, lub na gruntach prywatnych należących do dóbr Tatary, co jednak ze względów własnościowych napotkało trudności. O opinię, co do miejsca lokalizacji dworca, Rada Miejska zwróciła się do Feliksa Bieczyńskiego, wówczas emerytowanego byłego inżyniera gubernialnego, cieszącego się ogromnym poważaniem. W swoim piśmie adresowanym do Rady Miejskiej Miasta Lublina inżynier przedstawia w szerokim aspekcie skutki lokalizacji dworca kolejowego i linii proponowane przez radę, przeciwstawiając im swoją koncepcję, motywując ją dobrem ogółu i lepszymi perspektywami na rozwój miasta

ażebym obmyślił środek czyliby nie mógł być zmieniony kierunek wszystkich linii w ten sposób iżby to było zarazem zgodnością tak dla drogi żelaznej i dla dobra ogółu miasta¹.

Bieczyński obstawał za lokalizacją dworca za rogatkami zamojskimi, na gruntach należących do folwarku Bronowice². Proponowaną przez miasto trasę przebiegu kolei tak komentował:

droga żelazna projektowana za rogatkami Lubartowskimi i Łęczyńskimi i dworzec pomiędzy kirkutem a cmentarzem [...] byłby największą szkodą dla miasta³ [...], a przeciwnie największe korzyści miasto by dostało, gdyby stacja kolei urządzona została za rogatkami zamojskimi w miejscu C

na gruncie należącym do folwarku miejskiego Bronowice, na terenach zwanych Przedmieściem Piaski (ryc. 1). Za największą wadę proponowanej przez magistrat lokalizacji uważał umieszczenie dworca w dzielnicy żydowskiej, która była wówczas w bardzo złym stanie technicznym i sanitarnym, przeludniona i bez perspektyw na szybki rozwój. Dodatkowo trudności na tym obszarze nastręczało ukształtowanie terenu – bardzo zróżnicowane wysokościowo pasmo wzgórz: Czwartek, Białkowska Góra i Kalinowszczyzna oraz podmokłe gęsto

¹ Bieczyński był na posadzie inżyniera gubernialnego 35 lat. Cytaty za: F. Bieczyński, *Miasta Lublina Przyszłość* z 1863 roku, stron 21 APL 22, Magistrat miasta Lublina, sygn. 472, Bronowice.

² Lokalizację tę tak komentowano: „miasto na gruntach folwarku Bronowice nie mogłoby się rozwijać, gdyż folwark Bronowice wypuszczony jest w wieczystą dzierżawę i Rada Miejska gruntami temi nie ma już prawa dysponować”, dodatkową przeszkodą była dla radnych obecność Bystrzycy i łąki należące do dóbr Tatary.

³ Miejsce oznaczone na planie literą D.

zabudowane rozlewiska Czechówki. Problemem był również młyn na Tatarach, spiętrzający wody Bystrzycy i jej dopływu Czechówki, oraz cmentarz żydowski na wzgórzu Kirkut, który należałoby przenieść.



Ryc. 1. Schemat projektu przebiegu linii kolejowej z 1864 r. na podstawie rysunku załączonego do „Miasta Lublina Przyszłość”, F. Bieczyński, APL, AmL 1809–1874, sygn. 472, opracowanie autor

Fig. 1. The scheme of the project of localization of railway from 1864, based on a drawing attached to “The future of Lublin”, F. Bieczyński, APL, AmL 1809–1874, sygn. 472, opracowanie autor

Bieczyński podkreślał, iż lokalizacja dworca bardzo znacząco wpłynie na rozwój tej części miasta, w jakiej ona się znajdzie.

Pomiędzy dworcem kolei żelaznej a teraźniejszymi rogatkami, że sporządzić i zatwierdzić się powinno plan przez Kommissję Rządową, powyznaczać należy słupami projektowane ulice oraz miejsce na kościół rzymskokatolicki, na Bożnicę żydowską i dom Komisarza Cyrkułowego z mieszkaniami dla policjantów. Grunta wszelkie teraźniejszemu Dzierżawcy Wieczystemu nie ma potrzeby wszystkich zarazem objętych planem regulacyjnym odbierać, w miarę tylko, o ile zgłaszać się będzie chętnych do budowy, a tym sposobem i dotychczas czynsz opłacony przez Dzierżawcę Wieczystego nie upadnie, w zupełności zmniejszy się tylko wprowadzie, o tyle o ile grunta zostanie zajętego pod Dworzec Kolei, na Wapienia Kopalnie kamień i pod budowę drogi, oraz o tyle się zmniejszy jeszcze o ile w zamian oddawać będzie w naturze grunta za place, które zajęte zostaną po uregulowaniu starego miasta, ale za to znowu przybywać będą wolne place po starem mieście, które rada miejska będzie miała do swojej dyspozycji.

Część Lublina, która rozwinie się przy dworcu Bieczyński odważnie nazywa „nowym miastem”. Według niego powinno mieć ono własny młyn parowy – a ten istniejący dotychczas na Przedmieściu Piaski, który przy szybkim tempie rozwoju nowego miasta znajdzie się w jego centralnej części. Wskazuje na ko-

nieczność wzniesienia wielkiego spichlerza zbożowego i placu jarmarcznego do handlu wełną i żywnością. W nowym mieście woda dostarczana byłaby z wodociągu, doprowadzającego ją z Czerniejówki, nie zaś ze studzien kopanych, potrzeba się co do budowy takowego ułożyć i co do dalszego utrzymania z założycielami drogi żelaznej.

Ważnym elementem spajającym stare miasto z nowym miał być, według idei Feliksa Bieczyńskiego, park na gruncie miejskim, pomiędzy Czerniejówką a Przedmieściem Piaski, już wcześniej zaprojektowany i zatwierdzony przez Komisję Rządową.

Jeżeli się Radzie Miejskiej podoba, może być w wykonanie zaraz wprowadzony [...] dla najpiękniejszego i najpyszniejszego połączenia starego Lublina z nowym.

Podsumowując argumenty na rzecz lokalizacji dworca na terenie przedmieścia Piaski, stwierdza:

[...] cała przyszłość szczęśliwa Lublina zależy na tym, gdy stacja kolei żelaznej zostanie na folwarku miejskim Bronowice, a upadek jego i niemożność przyjscia do jakiegokolwiek bądź porządku i dobrobytu jeżeliby postawiono Dworzec kolei bądź to za rogatką Lubartowską, na gruntach instytuowanych duchownych, lub za rogatką Łęczyńskimi na gruntach dóbr prywatnych Tatars. [...] Gdyby więc były różne zdania / co byż może zwłaszcza iż projekt mój dogadzać nie może interesowi osobistemu kilku zamożnych właścicieli posiadłości w tym mieście/ i gdyby się miało przez to postanowienie Rady opóźniać, proponuję Szanownej Radzie, ażeby zachciało wyjednać jak najspieszniej i to bezzwłocznie Komisysie na grunt złożoną z członków Rady Budowniczej Komisysi Rządowej J. W. i z biegłych Inżynierów budowy dróg żelaznych⁴.

Opinia na temat lokalizacji dworca i przebiegu linii kolejowej, były zarazem pretekstem do opisanie stanu obecnego zabudowy miasta Lublina i wskazania kierunków dla dalszego rozwoju i propozycji poprawienia sytuacji mieszkaniowej, zwłaszcza w mieście żydowskim. Bieczyński przywołuje przykłady zagraniczne kształtowania terenów zieleni w miastach i wzdłuż rzek, a także taniego i zdrowego budownictwa mieszkaniowego. Jako alternatywę dla zbyt gęsto zabudowanych działek, pozbawionych podwórzy i budynków gospodarczych oraz sanitarnych (kloak), proponuje on zabudowę szeregową na wzór Angielskich i Belgijskich, iżby kilku a nawet kilkunastu drobnych właścicieli [-ażeby dla każdego był oddzielny wchód z ulicy i począwszy od piwnicy aż do strychu, chociażby dom był dwu i trzypiętrowy, każdy taki przedział stanowiła własność i oddzielny numer. Przez takie urządzenie budowa domów bardzo tanio wypadać będzie, a przytem będą byż mogły wielce ozdobne a nadzwyczaj wygodne [...] ażeby dom taki miał tyle przedziałów, ile tam będzie właścicieli”].

⁴ O bezpośrednim, osobistym zaangażowaniu Feliksa Bieczyńskiego świadczyć może następujący fragment przytaczanego powyżej tekstu: „Ja ze swej strony na koszt zjazdu Komisysi jeżeliby na cokolwiek, myśli i dążenia moje nie były uzasadnione lub nie możliwe przeznaczam półroczną pensję moją emerytalną, której jeszcze nie odebrałem, a mam mieć przyznaną. W raczej zaś przeciwnym, gdy się okaże, że mam zupełną słusność, czego jestem najpewniejszy Rada miejska kosztu proponowanej Komisysi wyasygnowane z funduszy Miasta. Do złożenia deklaracji powyższej nie powodują mnie żadne materialne widoki, gdyż mój zawód Urzędowy zakończyłem, własności nieruchomości żadnej w Lublinie nie mam, niewiele lat mi pozostaje do końca życia, czynię więc to jedynie za względów czysto moralnych”.



Ryc. 2. Dworzec kolejowy, pocztówki z początku XX w., własność autora

Fig. 2. The railway station on a postcard from the beginning of twentieth century, author's property

Lokalizacja dworca kolejowego w pierwszej kolejności spowodowała zurbanizowanie przedmieścia Piaski⁵. Nazwa, obecnie już nieużywana, pochodzi od warunków przyrodniczych tej położonej nad Czerniejówką i Bystrzycą dzielnicy. Jeszcze na początku XX w. były to tereny piaszczystych wydm, porośnięte sosnowymi lasami [Buczyński 1962, s. 255]. Powstało ono już w XVIII w., jako jurydyka i było zasiedlone głównie przez ludność żydowską. Na dużym

⁵ Obszar ten zwany był także Kazimierzem, Kazimierzem Nowym lub Kazimierzem Żydowskim. Obecnie nazwa Piaski, jak i Kazimierz zanikła z powszechnego użycia, mimo że występuje na współczesnych planach miasta.

kwadratowym rynku, zabudowanym jedynie w połowie pierzei odbywały się targi bydłem. Piaski posiadały także prawo jarmarku na konie, który w 1819 r. przeniesiono do Lublina. W XIX w. „Piaskowy rynek [...] był nędznymi domostwami otoczony” [Sierpiński 1839, s. 31]. Przy moście na Bystrzycy, od strony przedmieścia znajdowała się roгатka miejska.

W wyniku powstania ulicy Foksal, łączącej plac dworcowy ze śródmieściem Lublina, układ przedmieścia uległ zmianie. Zwarta zabudowa przy placu i ul. Foksal powstała w 4 ćw. XIX w. Były to kamienice 3 kondygnacyjne z przejazdowymi sieniami i głębokimi traktami podwórzy wyznaczonymi przez wąskie oficyny i budynki gospodarcze.

Pod koniec XIX w. na obszarze przedmieścia istniały trzy place – o charakterze komunikacyjnym – dworcowy i Zamojski (przy moście na Bystrzycy) oraz plac – rynek Bychawski (pozostałość dawnego rynku).

Dworzec i linia kolejowa były przyczyną rozwoju na terenie Piask budownictwa przemysłowego: powstały fabryka maszyn rolniczych, odlewnie, młyny parowe, gazownia, garbarnie, browary itd. Obiekty te usytuowane były wzdłuż linii kolejowej, tworząc z czasem początek nowej dzielnicy przemysłowej.



Ryc. 3. Rozwój przestrzenny przedmieścia Piaski. Zestawienie fragmentów planów z lat 1783, 1829, 1899, 1912

Fig. 3. The spatial development of Piaski district. The comparison of fragments of plans from 1783, 1829, 1899, 1912

W 1870 r. po zachodniej stronie placu Dworcowego został zbudowany zespół gazowni miejskiej. Gazownia w Lublinie została wybudowana z inicjatywy A. L. Suligowskiego w latach 1879–1882 i oddana do eksploatacji na rzecz miasta na zasadzie koncesji udzielonej Suligowskiemu na okres 40 lat. W 1922 r. miasto przejęło gazownię jako obiekty zrujnowane i niedostosowane do bieżących potrzeb. W latach 1925–1928 miasto przeprowadziło remont i unowocześnienie zakładu [Ilustrowany przewodnik... 1931]. W latach 70. XX w., gazownia została rozebrana, ustępując miejsce dworcowi PKS Południe.

Na przedmieściu Piaski, zamieszkiwanym w większości przez ludność żydowską, już od XVIII w. istniała drewniana synagoga. W 1864 r. została przebudowana na budynek murowany. Znajdowała się ona przy dzisiejszej ul. 1 Maja, przy wejściu na targowisko przy dworcu kolejowym [Wyskok i Kuwałek 2001]. W 1904 r. uzyskano pozwolenie na utworzenie na Piaskach parafii katolickiej, jednak ostatecznie została założona ona na Bronowicach⁶. Do czasów budowy kościoła synagoga ta była jedynym obiektem o charakterze sakralnym w południowej części miasta.

W pierwszych latach XX w. wzdłuż linii kolejowej rozwinęła się zabudowa pomocnicza i techniczna. W 1907 r. wzniesiono most kolejowy. Do 1914 r. zabudowa zwarta wzdłuż ul. Bychawskiej sięgnęła okolic ul. Nowy Świat. W 1937 r. ukończono, projektowany już w 1911 r., tunel kolejowy, który umożliwił bezkolizyjną komunikację z dzielnicą północną, zwaną od tej pory zwyczajowo „Za Tunelem”⁷.

PODSUMOWANIE

Dyskusja o lokalizacji dworca kolejowego z lat 60. XIX w. rzuca dużo światła na problem planowania przestrzennego w okresie zaborów. Pokazuje, że ówczesni decydenci brali pod uwagę argumenty zarówno obiektywne, takie jak problemy własnościowe i techniczne, jak i patrzyli w przyszłość, przewidując konsekwencje obecności kolei dla rozwoju poszczególnych części miasta. Obecna struktura urbanistyczna jest więc konsekwencją zarówno powolnych przeobrażeń urbanistycznych, o charakterze ewolucyjnym, jak i świadomych decyzji planistycznych.

PIŚMIENNICTWO

Bieczyński F., 1863. *Miasta Lublina Przyszłość*, APL 22, Magistrat miasta Lublina, sygn. 472.
Buczyński M., 1962. *Nazwy dzielnic i przedmieść Lublina*, Rocznik Lubelski, t. 5, s. 255, Lublin.
Ilustrowany przewodnik po Lublinie, 1931. Lublin, s. 26–27

⁶ Wadowski J. A., 1907. *Kościół lubelski na podstawie źródeł archiwalnych*, Kraków, s. 38.

⁷ Kierek A., 1965. *Rozwój Lublina w latach 1964–1914*, [w:] *Dzieje Lublina*, t. 1. s. 261.

- Kierek A., 1965. *Rozwój Lublina w latach 1964–1914* [w:] *Dzieje Lublina*, t. 1, s. 261, Lublin.
- Mappa całego Miasta JKM Lublina z wszystkimi przyległościami, ulicami, przedmieściami jurydykami...oraz wszelkimi koło tegoż miasta przyległościami*, wyk. Feliks Bieczyński, 1852, przerys z oryginału z 1783 r., Jana Napomucena Łackiego, [ok. 1:5000], APL, PmL, sygn. 3.
- Plan M. Lublina* ułożony przez W. Cholewińskiego, 1912, Zbiory własne.
- Plan miasta Lublina 1829 r.*, wyk. Feliks Bieczyński [1:8000], Zb. Spec. Biblioteki H. Łopacińskiego, sygn. 2/VI.
- Plan gubernskowo goroda Lublina*, 1899. W. Ostrowski [1: 4200], APL, PmL, sygn. 11.
- Sierpiński S. Z., 1839. *Obraz miasta Lublina*, Warszawa, s. 27.
- Wadowski J. A., 1907. *Kościół lubelskie na podstawie źródeł archiwalnych*, Kraków.
- Wyskok W., Kuwałek R., 2001. *Lubelskie synagogi*, [w:] *Lublin. Jerozolima Królestwa Polskiego*, Lublin.

THE HISTORY OF LOCALIZATION OF THE RAILWAY STATION IN LUBLIN AS AN ELEMENT FORMING ITS URBAN STRUCTURE

Abstract. The article presents the genesis of the location of the train station in Lublin, which had a significant impact on its further spatial development. Since the late nineteenth century the town began to develop in a southern direction, and along the railway, which gave rise to the formation of monofunctional areas.

Key words: Lublin, railway, urban transformation