

ZDZIEJÓW KARTOGRAFII

Tom XXII – 2018 | INSTYTUT HISTORII NAUKI POLSKIEJ AKADEMII NAUK

DAWNA KARTOGRAFIA HISTORYCZNA I WOJSKOWA



Instytut Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk
Zespół Historii Kartografii

Z DZIEJÓW KARTOGRAFII
Tom XXII – 2018
DAWNA KARTOGRAFIA HISTORYCZNA I WOJSKOWA

FROM THE HISTORY OF CARTOGRAPHY
Volume XXII – 2018
THE OLD HISTORICAL AND MILITARY CARTOGRAPHY

Opracowanie redakcyjne
Beata Konopska, Jerzy Ostrowski, Paweł E. Wespiński

Recenzent
dr hab. Radosław Skrycki, prof. US

Tłumaczenie przedmowy i części streszczeń na język angielski
Beata Szczepanik-Bujas
Tłumaczenie części streszczeń – autorzy

Opracowanie typograficzne
Signum CM Cezary Mazur

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

Muzeum Warszawy
Rynek Starego Miasta 28–42, 00-272 Warszawa
e-mail: sekretariat@muzeumwarszawy.pl

© by: IHN PAN, Muzeum Warszawy

ISSN: 0138-0850

ISBN: 978-83-86062-44-7 ISBN 978-83-65777-75-1

Warszawa 2018

Kartografia wojskowa Malborka od XVII do początku XX wieku

Wiesław Sieradzan

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Wydział Nauk Historycznych

E-mail: kros@umk.pl

Zarys treści: Malbork należy do ośrodków o dobrze rozpoznanej dawnej kartografii. Już na początku XXI w. zidentyfikowano ponad 100 planów miasta, a sam tylko katalog map w zasobie np. Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie-Dahlem obejmuje prawie 200 map powiatu i miasta Malborka. Bliższego spenetrowania wymagają jeszcze zespoły z planami pocztowymi oraz archiwa rosyjskie i francuskie.

Autor artykułu analizuje te plany Malborka, które powstały z inicjatywy służb wojskowych różnych państw i dla ich celów. Przegląd i analiza zachowanej kartografii wojskowej Malborka od XVII do początku XX w. przekonuje, że stanowi ona znaczącą część całości źródeł kartograficznych tego miasta. Dla prawie wszystkich faz (poza francuską) budowy zamku i twierdzy malborskiej znajdujemy w archiwach i muzeach krajowych oraz zagranicznych bardzo wartościowe mapy.

Słowa kluczowe: plany miast, plany Malborka, dawna kartografia wojskowa

Miasto Malbork, którego dzieje nie są jeszcze, mimo zauważalnego postępu badań w ostatnim czasie, ujęte w formę nowoczesnej i pełnej monografii naukowej, należy jednak do ośrodków mających liczne opracowania z zakresu kartografii historycznej i dobrze rozpoznaną historię kartografii miasta¹. Pomimo znacznego

¹ J. Voigt, *Geschichte Marienburgs, der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritter-Ordens in Preußen*, Königsberg 1824; E.A. Dormann, *Geschichte des Kreises Marienburg*, Danzig 1862; H. Eckerdt, *Geschichte des Kreises Marienburg*, Marienburg 1868; T. Szafranski, *Marienburg zur Zeit Friedrichs des Großen. Eine hist. Skizze*, Marienburg 1886; G. Berg, *Aus der Vergangenheit der Stadt Marienburg. Die Franzosenzeit*, „Mitteilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins” (dalej cyt.: „Mitt. D. Westpr. G.V.”), 16, 1917, s. 2–11; idem, *Marienburg im 3. Schwedischen (nordischen) Kriege (1700–1721)*, „Mitt. D. Westpr. G.V.”, 18, 1919, s. 2–10; idem, *Geschichte der Stadt Marienburg (Westpreussen)*, Marienburg 1921; W. Schwandt, *Marienburg. Schloß und Stadt in Preußen*, Danzig 1922; A. Mańkowski, *Zdobycie zamku malborskiego przez Szwedów 1626 r.*, „Zapiski TNT”, 6, 1923, s. 5–7; H. Hübner, *Die Stadt Marienburg im polnischen Thronfolgestreit 1697*, „Zeitschrift des Historischen Vereins für den Regierungsbezirk Marienwerder”, B. 66, 1929, s. 47–56; B. Schmid, *Die Gründung der Marienburg*, „Altpreußische Forschungen”, 6, 1929, s. 191–200; B. Schmid, *Die Stadtfreiheit von Marienburg*, „Mitteilungen des Vereins für die Geschichte von Ost- und Westpreussen” 5, 1931, s. 34–41; B. Pawelcik, *Marienburg*, Berlin 1930; K. Górski, *Starostowie malborscy 1457–1510*, „Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, t. 63, z. 1, Toruń 1960;

rozproszenia tych źródeł w archiwach, muzeach i bibliotekach Polski, Niemiec i Szwecji miasto posiada już atlas historyczny w ramach serii *Atlas historyczny miast polskich*², a ponadto szereg artykułów przedstawiających w pełnym zakresie chronologicznym jego rozwój przestrzenny oraz katalogi zachowanych kartografików. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że brak chyba w Polsce miasta tej wielkości (obecnie liczy niecałe 40 tys. mieszkańców) o porównywalnej liczbie zachowanych źródeł kartograficznych. Już na początku XXI w. udało się zidentyfikować ponad sto planów miasta, a już tylko sam katalog kartografików w zasobie np. Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie-Dahlem obejmuje bez mała dwieście planów i map powiatu i miasta Malborka. Bliższego spenetrowania wymagają jeszcze pod tym kątem zespoły z planami pocztowymi oraz być może archiwa rosyjskie i francuskie.

Pojęcie „kartografia wojskowa”, która jest przedmiotem tego tomu, nie jest terminem do końca jasnym. Pomijając w tym miejscu zarówno problem dziejów tej części kartografii, a ponadto jej główny przedmiot i powiązania

idem, *Dzieje Malborka*, Gdańsk 1973; *Neues Marienburger Heimatbuch*, hg. v. R. Zacharias, Herford 1967; A.R. Chodyński, *Malbork*, Warszawa 1989; H. Knapp, *Das Schloss Marienburg in Preussen. Quellen und Materialien zur Baugeschichte nach 1456*, Lüneburg 1990; G. Fieguth, *Marienburg 1945. Kampf um Stadt und Burg. Zeitzeugen-Berichte*, München 1992; M. Kuc, *Oblężenie twierdzy malborskiej w 1410 roku – aspekty militarne*, „Zapiski Historyczne”, 65, 2000, z. 1, s. 25–44; W. Sieradzan, *Uwagi o rozwoju przestrzennym miasta Malborka od drugiej połowy XV do końca XIX w. z uwzględnieniem źródeł kartograficznych*, w: *Studia z dziejów miast i mieszczaństwa*, pod red. D. Michaluk i K. Mikulskiego, Toruń 2003, s. 151–179; W. Długokęcki, *Elita miasta Malborka w średniowieczu*, Malbork 2004; W. Długokęcki, M. Pawlak, *Studia uniwersyteckie malborczyków do 1773 roku*, Bydgoszcz 2004.

O historii kartografii miasta i zamku: E. Keyser, *Verzeichnis des ost-und westpreußischen Stadtpläne*, Königsberg 1929; H. Lingenberg, *Die schwedische Besetzung des Weichsel-Nogat-Deltas und ihr kartographisches Abbild*, „Westpreussen-Jahrbuch”, 22, 1972(1971), s. 47–59; R. Zacharias, *Marienburgs Befestigungsanlagen. Vom Ende Ordenszeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, „Westpreussisches Jahrbuch”, 30, 1980, s. 55–64; idem, *Marienburg als Festung im 19. und 20. Jahrhundert*, „Westpreussen-Jahrbuch”, 31, 1981, s. 135–145; *Die Plankammer der Regierung Marienwerder. Spezialinventar 1670 bis 1919*, Köln 1982; J. Szelięga, *Rozwój kartografii Wybrzeża Gdańskiego do roku 1772*, Wrocław 1982; A.R. Chodyński, *Das Marienburger Schloss in der Kartographie, Burgen und Schlösser*, 26, 1985, H. II, s.74–76; idem, *Zamek Malborski w obrazach i kartografii*, Warszawa 1988; *Fortyfikacje Prus Królewskich doby wojen polsko-szwedzkich. Informator wystawy*, Malbork 1995; Z.H. Nowak, A. Tomczak, *Plan okolicy Bramy Mariackiej w Malborku z 1650 r.*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici, Historia”, XX – Nauki Humanistyczno-Społeczne, z. 158, 1985, s. 31–35. *Handgezeichnete Veduten und Pläne in öffentlichen Sammlungen zu Stockholm und Uppsala betreffend Pommern, Mecklenburg, Brandenburg und Westpreussen*, w: *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung*, hg. v. E. Jäger, Lüneburg 1983; *Allgemeine Kartensammlung Provinz Westpreußen*, bearb. v. W. Bliss, Köln–Weimar–Wien 2000; *Historische Pläne und Grundrisse von Städten und Ortschaften in Polen. Dawne plany i rzuty poziome miast i innych miejscowości w Polsce. Ein deutsch-polischer Katalog*, hg. v. A. Jammers, bearb. v. E. Klemp, Wiesbaden 2000, s. 258–265; R. Zacharias, *Marienburgs Befestigungsanlagen. Vom Ende Ordenszeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, „Westpreussisches Jahrbuch”, 30, 1980, s. 55–64; idem, *Marienburg als Festung im 19. und 20. Jahrhundert*, „Westpreussen-Jahrbuch”, 31, 1981, s. 135–145; W. Sieradzan, *Kartographische Bilder der Stadt Marienburg vom 15. bis 20. Jh. Ein Quellenüberblick auf der Grundlage der Editionsarbeiten am Historischen Atlas der Stadt Marienburg*, „Bulletin der Polnischen Historischen Mission”, 2/2004, s. 107–117, 261–273.

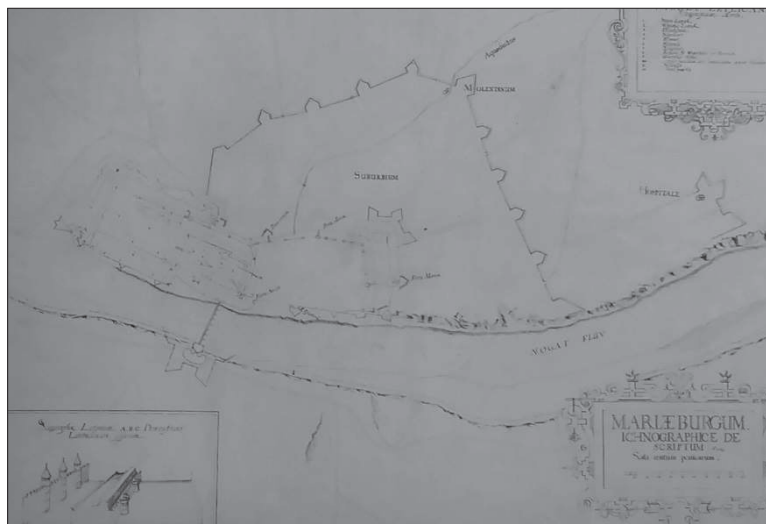
² *Atlas historyczny miast polskich*, pod red. A. Czacharowskiego i R. Czai, z. 5, *Malbork*, oprac. historyczne W. Długokęcki i W. Sieradzan, przy współpracy M. Mierzwińskiego, oprac. kartograficzne D. Chwiałkowski, A. Noryskiewicz, W. Sieradzan, Toruń 2002.

z innymi naukami, należy zwrócić uwagę, że w poniższej analizie będą przedstawione jedynie te plany Malborka, które powstały z inicjatywy służb wojskowych różnych państw i dla ich celów. Nieco w tle pozostaną natomiast te źródła kartograficzne, na których są wprawdzie obiekty o znaczeniu militarnym, ale znajdują się one na innego typu planach. Jest to w pełni zrozumiałe zwłaszcza w odniesieniu do ośrodka, w którym tak znaczącą, a nawet przez długi czas dominującą rolę odgrywał pokrzyżacki zespół zamkowy, składający się z aż trzech zamków: Wysokiego, Średniego i Niskiego. Obiekt ten i otaczające go miasto leży nad Nogatem na terenie Żuław Malborskich, czyli na obszarze, który należy od późnego średniowiecza do Młodszej Europy, przy czym jego rola była w tej części Europy szczególnie, gdyż stanowiła najbardziej wysunięty na północny wschód fragment zachodnioeuropejskiej kultury. Malbork, stolica państwa zakonnego, stał się od XIV wieku miejscem spotkania się rycerstwa zachodnioeuropejskiego z polskim, mazowieckim a nawet litewskim, co nie pozostawało bez wpływu na recepcję kultury zachodniej w tej części Europy. Pomijam już w tym miejscu rolę kontaktów handlowych i rozprzestrzeniania się pruskiego systemu monetarnego i mierniczego. Malbork był więc w tej części Europy niezmiernie ważnym ośrodkiem, o funkcjach kulturotwórczych, rezydencjonalnych, ale także obronnych.

Niemiecki historyk Rainer Zacharias, omawiając rozwój ufortyfikowania Malborka do 1945 roku wyróżnił siedem jego faz³. Prześledźmy je pod kątem zachowania dla tych faz źródeł kartograficznych oraz ich wartości historiograficznej. Oczywiście nie dysponujemy żadnymi kartografiami powstałymi w wiekach średnich. Późnośredniowieczny obraz z około 1485 roku przedstawiający oblężenie miasta Malborka przez wojska Gdańska niestety nie zawiera ujęcia kartograficznego, tak modnego na licznych widokach miast w okresie nowożytnym. W związku z tym kartografia wojskowa Malborka rozpoczyna się w kontekście trwających w XVII wieku wojen polsko-szwedzkich. Plany Malborka z tego okresu są już dobrze rozpoznane i odtwarzają ważną rolę miasta, a przede wszystkim zamku pokrzyżackiego, dla walczących stron. Wojska Gustawa Adolfa dotarły pod miasto po zajęciu Żuław 17 lipca 1626 roku. Już wczesnym rankiem mieszczanie otworzyli zdradziecko bramy miasta Szwedom, dzięki czemu mieli oni ułatwione zadanie w zdobyciu zamku. Okupacja szwedzka przyniosła mieszkańcom malborskim między innymi obowiązek partycypacji w kosztach budowy nowych fortyfikacji dookoła miasta i częściowo także zamku, którymi kierował namiestnik (Guvernör), baron Karl Gustafsson Banér (1598–1632)⁴.

³ Zob. przyp. 1. Słabością tych opracowań jest minimalne wykorzystanie map i planów z poszczególnych stuleci.

⁴ A. Mączak, *Rozwój społeczno-gospodarczy Prus Królewskich: wieś*, w: *Historia Pomorza*, t. II, cz. I, s. 247; H. Knapp, *Das Schloss Marienburg in Preussen. Quellen und Materialien zur Baugeschichte nach 1456*, Lüneburg 1990, s. 26. O namiestniku Malborka zob. Ch.S. Bielke, *Banér, Karl Gustafsson*, w: *Svenskt Biografiskt Handlexikon*, Stockholm 1906, s. 62.



Ryc. 1. Malbork, 1626, autor prawdopodobnie H. Thomè.
Repr. *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, nr 4

Według ustaleń historyków fortyfikacji stworzono wówczas swego rodzaju ogromny obóz, otaczający od wschodu i południa miasto oraz Zamki Wysoki i Średni, składający się z jedenastu bastionów połączonych wałami ziemnymi o łącznej długości 2500 m⁵. Rozmiar i funkcję tych umocnień można odtworzyć na podstawie zachowanych z tego okresu w archiwum sztokholmskim pierwszych planów, których autorem byli inżynier szwedzki Henryk Thomè (ryc. 1)⁶, Olaf Hanson Swart oraz inny nieznaną kartograf szwedzki⁷. Po przeciwległej stronie Nogatu zbudowano niewielkie dzieło obronne, którego funkcją była ochrona mostu. Potocznie było ono zwane Vogelsank, przy czym data jego wzniesienia nie jest do dziś pewna.

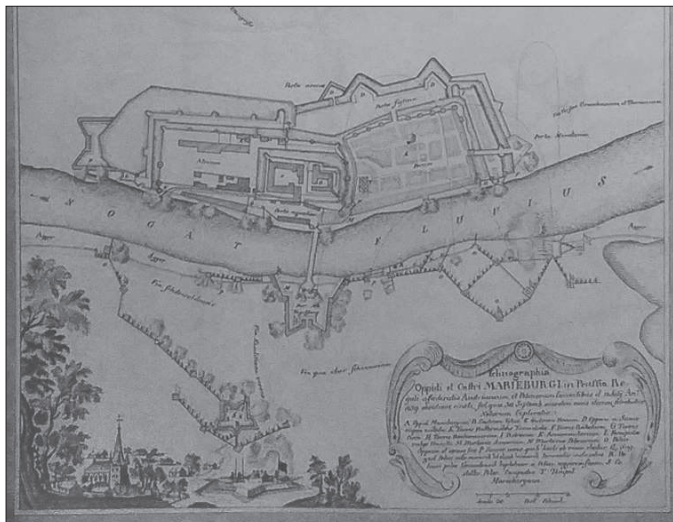
Drugi najazd szwedzki znalazł swój ślad w zachowanej współcześnie kartografii. Dnia 12 II 1656 roku wojska szwedzkie podeszły pod miasto na czele z generałem Gustawem Ottonem Stenbockiem (1614–1685)⁸. Po trzech dniach oblężenia mieszczanie malborscy – podobnie jak w poprzedniej wojnie – otworzyli bramy Szwedom, co w znacznym stopniu ze względu na charakter umocnień zamkowych, zmniejszyło szansę dłuższej jego obrony. Po kapitulacji polskiej

⁵ R. Woźniak, *Fortyfikacje w dawnych Prusach Królewskich w pierwszej połowie XVII wieku*, Warszawa 1974, s. 103–104, 107; H. Knapp, *Das Schloss Marienburg*, s. 26.

⁶ W. Sieradzan, *Henryk Thomè i jego plany miasta Malborka*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie”, nr 4 (242), 2003, s. 443–449.

⁷ Zob. W. Sieradzan, *Uwagi o rozwoju przestrzennym miasta Malborka...*, s. 168 i n. Widok wspomnianego wielkiego obozu w momencie oblężenia przez wojska polskie pod dowództwem hetmana Stanisława Koniecpolskiego w 1629 r. przedstawił również Isreal Hoppe. AP Gd, III, 225/654.

⁸ Stenbock, *Gustaf Otto*, w: *Svenskt Biografiskt Handlexikon*, Stockholm 1906, s. 521 i n.



Ryc. 2. Malbork, 1659, autor F.D. de Lapointe, *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, nr 9

załogi król szwedzki, chcąc uczynić z Malborka silniejszą twierdzę na wypadek oblężenia polskiego, rozkazał ponownie ufortyfikować miasto. Zrealizowano to jednak już według innej koncepcji niż poprzednio. Wzorcem stały się umocnienia nieregularne typu holenderskiego położone od południa i wschodu blisko średniowiecznych murów i fosy (wzdłuż późniejszej ul. Szkolnej, *Schulgasse*, obecnie ul. 17 marca). Ciągnęły się one aż do zamku na wysokość Młyna Średniego⁹. Przy okazji tych prac w części południowej zburzono kaplicę Najświętszej Panny Marii przed Bramą Sztumską. Warto zwrócić uwagę na końcowy odcinek umocnień w postaci dzieła na północ od Bramy Maślankowej na Zamku Niskim. Widok kartograficzny i graficzny tych umocnień jest przedstawiony na miedziorycie F.D. de Lapointe'a w znanym dziele S. Puffendorffa *Sieben Bücher von denen Thaten Carl Gustav Königs in Schweden* z 1697 roku (ryc. 2.). Przedstawia on moment oblężenia miasta i zamku malborskiego przez połączone siły polsko-austriackie 12 lipca 1659 roku z zaznaczonymi pozycjami wojsk i kierunkami ostrzału artyleryjskiego. Dzieło obronne Vogelsank był w rękach szwedzkich, a w pobliżu, na południe od kościoła w Kałdowie znajdował się nieco mniejszy polski bastion.

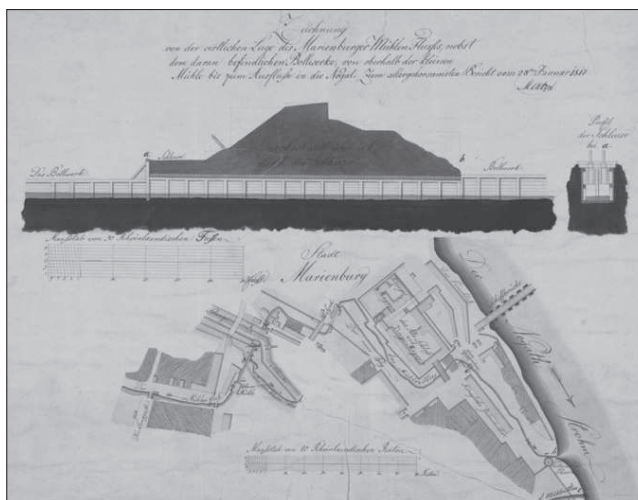
W dniu 13 września 1772 roku Malbork zajęły wojska pruskie. Kwaterowały one na Zamku Wysokim w urządzonych tu w latach 1737–1744 koszarach polskiego regimentu piechoty. Takie też funkcje wojskowe zamek pełnił nadal, ale dotychczas wykorzystywane pomieszczenia szybko okazały się za małe, wobec czego zaczęto ich rozbudowę, niestety ze szkodą dla średniowiecznej substancji obiektu. W latach osiemdziesiątych XVIII wieku w Pałacu Wielkich Mistrzów

⁹ R. Woźniak, op. cit., s. 108.

zainstalowano przędzalnię bawełny, a ponadto mieszkania dla tkaczy i szyprów rzecznych. Był to początek blisko dwudziestoletnich prac budowlano-rozbiórkowych na zamku.

W początkach XIX wieku zaczęto wskazywać na nieskuteczność systemów obronnych z czasów średniowiecznych i nowożytnych. Poglądy te kierowały w 1807 roku władzami francuskimi, które nakazały rozebrać ruiny Kaplicy Mariackiej – będącej jednocześnie zewnętrzną bramą wjazdową od strony Sztumu, od południa do miasta. Zakres prac w pozostałych częściach zamku, a zwłaszcza od północnej strony nie jest do odtworzenia na jakichkolwiek zidentyfikowanych planach¹⁰.

Po wycofaniu się z miasta wojsk napoleońskich rozpoczęto opracowywanie projektów odbudowy obiektu. Jeden z nich wykonał Theodor von Schön



Ryc. 3. Malbork, 1817, autor Menzel. Położenie Malborskiej Młynówki wraz z bollwerkiem od Małego Młyna do ujścia do Nogatu, GStAPKb, XI HA., F 71063

(1773–1856) – niemiecki polityk, nadprezydent Prus Wschodnich i Zachodnich, promotor odbudowy zamku w Malborku. Został on mianowany przez monarchę „burgrafem Malborka” z zadaniem kierowania odbudową zamku, której oddawał się z wielką energią już od 1817 roku. Obiekt jednak do tego momentu w dalszym ciągu pełnił funkcje magazynowe, jak na to wskazuje plan Menzla z końca stycznia 1817 roku (ryc. 3). Na Zamku Wysokim i Średnim są bowiem zaznaczone magazyny, a budynki od strony wschodniej Zamku Niskiego były wykorzystywane przez intendenturę. Rysunek wielobarwny przedstawia

¹⁰ Niestety podczas II wojny światowej zaginął plan porucznika Krockowa z ok. 1807 r. (dawna sygnatura GSAPKb, AKS VIII 49). Zob. R. Zacharias, *Marienburgs Befestigungsanlagen*, s. 56; idem, *Marienburg als Festung*, s. 135.

również Malborską Młynówkę, której woda zasilała fosę zamkową oraz przekrój bollwerku przy śluzie na tym strumyku w pobliżu Małego Młyna¹¹.

Pierwsza faza rozwoju kartografii wojskowej w okresie pruskim (a jednocześnie kolejna w odniesieniu do wznoszenia fortyfikacji) łączy się jednak przede wszystkim z osobą inżyniera i architekta Augusta C. Gersdorffa (1787–1850). Ten rodowity malborczanin w latach 1819–1850 był kierownikiem robót na zamku, a wcześniej w latach 1804–1806 studiował budownictwo na Kunstschule w Gdańsku. Potem służył w wojsku francuskim, nawet w Belgii i Hiszpanii. W sztabie generalnym 4 francuskiego korpusu służył jako rysownik, mierniczy połowy, architekt i budowniczy dróg. Po bitwie pod Salamanką wrócił z Francuzami do Francji. Następnie pociągnął z wojskami francuskimi na Rosję aż do Smoleńska. Po bitwie nad Berezyną uciekł do Gdańska, aby już od 1814 roku służyć już



Ryc. 4. Malbork, 1823, autor A.C. Gersdorf, GStAPKB, XI HA, E 71153

w administracji pruskiej. Stał się geodetą i inżynierem portów i urządzeń wodnych. Otrzymując posadę prowadzącego odbudowę kierownika (Bauconducteur) zamku malborskiego musiał przez wiele lat ściśle współpracować z Theodorem von Schön, pisząc liczne sprawozdania z wydatków i przeprowadzonych prac.

Efektom działalności kartograficznej A.C. Gersdorffa jest plan sytuacyjny zamku i miasta Malborka z 1823 roku (ryc. 4). Ten wielobarwny plan papierowy w skali 1:1536 jest obecnie przechowywany w archiwum berlińskim w zespole „Festungspläne des Kriegsministeriums”¹². Poza odtworzeniem przebiegu nowożytnych umocnień wokół miasta i zamku zwraca uwagę nowe, silne wzmocnienie obrony od północy przez wybudowanie bastionów w narożnikach

¹¹ GStAPKB, XI. HA, F 71063.

¹² GSAPKB, XI. HA, E 71153. *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, *Malbork*, repr. nr 12.



Ryc. 5. Malbork, ok. 1825, autor Blümner, GStAPKB, XI HA, F 71044

Zamku Niskiego i lunety nad Nogatem. Umocnienia te nie są widoczne na planie z 1810 roku¹³. Koncepcja wzmocnienia tego fragmentu fortyfikacji powstała jednak wcześniej, o czym świadczy plan z 1817 r., przedstawiający grunty przejęte na potrzeby twierdzy na terenie ówczesnego Sandhofu (Piaski)¹⁴. Mniej więcej z tego samego okresu (ok. 1825 r.) pochodzi mało znany plan reencyjnego architekta Blümnera, również przedstawiający umocnienia Malborka, ale z uwzględnieniem zabudowy przedmieść na wschód od starego miasta i umocnień tam usytuowanych od okresu nowożytnego (ryc. 5). Omawiany plan A.C. Gersdorfa stał się jednym z jeszcze dwóch innych (Magnus i Blumenthal i Voigt¹⁵), które posłużyły Habelowi do narysowania bardzo dokładnego, wielobarwnego i bardzo dobrze zachowanego planu z roku 1844¹⁶. Warto dodać, że pomimo przejścia zamku przez Zarząd Odbudowy Zamek Niski w dalszym ciągu pełnił funkcje wojskowe, o czym świadczy wykorzystywanie części północnej przez Landwehrę. Potwierdza to również kolejny plan z tego samego zespołu z 1848 roku wykonany przez F. Rexa w wersji poprawionej w 1864 roku¹⁷, który jednak obejmuje już okres funkcjonowania kolei. Początek przyłączenia Malborka do pruskiego systemu kolei żelaznych i powiązania go tym samym z rynkiem ogólnoniemieckim, który szczególnie cieszył się względami władz państwowych, miał miejsce w 1852 roku. Pierwszy odcinek kolei prowadził z Malborka przez Elbląg

¹³ APGd, 1126-585. *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, *Malbork*, repr. nr 11.

¹⁴ GSAPKb, XI. HA, D 50031.

¹⁵ GSAPKb, XI. HA, D 50031, E 71154.

¹⁶ GSAPKb, XI. HA, A 70776., *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, *Malbork*, repr. nr 1.

¹⁷ GSAPKb, XI. HA, A 70772.

do Braniewa¹⁸. Otwierając między innymi most na Nogacie w 1857 r. miasto połączono z linią o ogólnokrajowym znaczeniu (tzw. Ostbahn): Berlin–Kostrzyn–Gorzów–Piła–Bydgoszcz–Tczew z dalszym odgałęzieniem do Gdańska i Królewca. Linia budowana była odcinkami, a jej ostateczny przebieg ustalono w 1844 roku. Mająca duże znaczenie strategiczne, spowodowała konieczność wzmocnienia obronnych walorów twierdzy¹⁹. Dużą rolę w tych pracach projektowych odgrywał kapitan, później major Robert Kasimir Friedrich von Gayl (1821–1870).

Ten urodzony w Szczecinie wojskowy był synem Friedricha Georga Ludwiga Freiherra von Gayla urodzonego 4 lutego 1776 roku w Malborku, a zmarłego w Berlinie 12 stycznia 1853 roku. Na marginesie warto wspomnieć, że rodzina von Gayl pochodziła z Nadrenii, ale w połowie XV w. osiedliła się w Kurlandii. Mężcy członkowie tego rodu często realizowali kariery oficerskie, a nawet generalskie (czterech przedstawicieli posiadało Krzyż Żelazny)²⁰. Robert von Gayl zanim



Ryc. 6. Plan umocnień głowy malborskiej, 1859, autor R. von Gayl, GStAPRB, XI. HA, E 71151

przystąpił do wykonania planów nowych umocnień, uwzględniających istnienie linii kolejowej i mostu na Nogacie, zainteresował się umocnieniami średniowiecznymi i nowożytnymi. Gromadząc serię planów pod nazwą „Zur Festungsgeschichte Marienburgs” w 1855 r. wykonał on (nawet błędnie w inwentarzu archiwalnym) przypisywane jakiemuś kapitanowi von Hayl!) wielobarwny sytuacyjny

¹⁸ W. Długokęcki, W. Sieradzan, *Malbork. Historia i rozwój przestrzenny*, w: *Atlas historyczny miast polskich*, z. 5, Malbork, s. 9.

¹⁹ Por. R. Zacharias, *Marienburg als Festung*, s. 138, 141.

²⁰ K. v. Priesdorff, *Soldatisches Führertum*, Bd. V, Hamburg 1938, s. 352 i n.

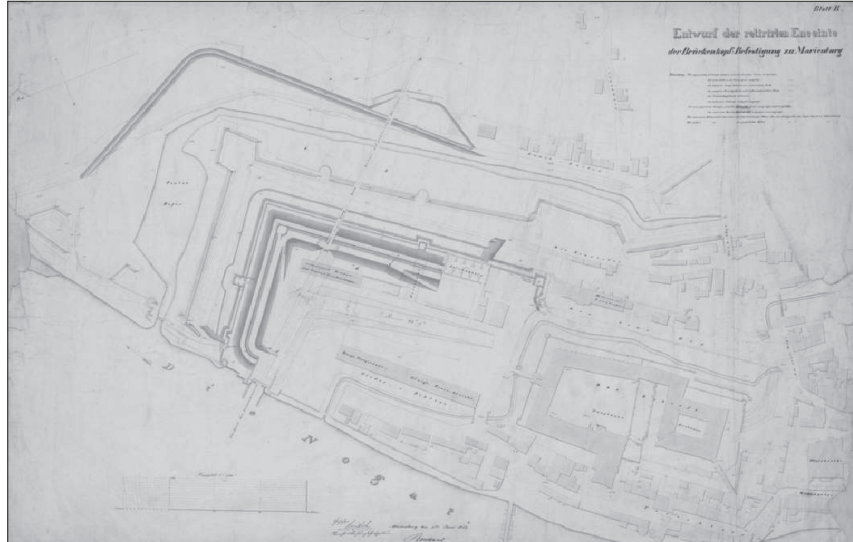
plan rekonstrukcyjny Malborka w czasach panowania zakonu krzyżackiego, czyli do połowy XV wieku. W centrum tego papierowego planu wykonanego w skali 1:5100 jest oczywiście kompleks zamkowy oraz bastion mostowy tzw. Vogelsang, ale również zagospodarowanie przedmieścia sztumskiego i na terenie zwanym Geistlichkeit (jurydyka proboszcza malborskiego). Przedstawia również stosunki wodne wokół miasta i zamku. Cztery lata później skopiował on również wspomniany już wyżej plan oblężenia Malborka w 1659 roku, co oddawało stan umocnień z czasów szwedzkich. Całkowicie nieznanym jest jednak fakt, że wykonał on również plany umocnień właśnie związanych z nową inwestycją kolejową. W zasobie GStAPKB w Berlinie znajdują się plany o sygnaturach XI. HA, E 71151 (ryc 6) i F 71018, które są koncepcją znacznej modyfikacji dotychczasowego systemu obronnego, mający za cel wzmocnienie tak zwanej głowy mostowej. Według nich miały być wybudowane trzy nowe lunety osłaniające linię kolejową od północy i wschodu, a ponadto system obronny przed dotychczasowymi bastionami nowożytnymi z wykorzystaniem fosy biegnącej od rawelinu aż do lunety słuzowej. Plan należy traktować jako nową koncepcję, będącą istotną modyfikacją wcześniejszego projektu z 1854 roku, którego autorem był major w korpusie inżynieryjnym Roulland (ryc. 7)²¹. Przewidywał on wzmocnienie obronne głowy mostowej przez wzniesienie wałów ziemnych, zaznaczonych kolorem zielonym. Plan miasta Malborka i jego okolic z 1879 r. przekonuje, że wyżej wymienione plany pozostawały na etapie koncepcji.

Kolejne inwestycje kolejowe ugruntowały pozycję Malborka jako poważnego węzła kolejowego, zwłaszcza na kierunku Prusy Wschodnie – północna część Prus. W październiku 1889 r. otwarto nowy most Kolei Wschodniej usytuowany o 68 m na północ od dotychczasowego²². W ten sposób Brama Maślankowa (*Buttermilchturm*) Zamku Niskiego na brzegu wschodnim Nogatu stała między obydwoma mostami. Przez stary most oprócz ruchu kołowego od początku XX wieku przejeżdżała zaczęła kolejka wąskotorowa, łącząca Malbork z Żuławami. Pokojowy okres w dziejach tej części Niemiec spowodował, że w latach 1878–1883 trwały główne prace niwelacyjne przy starym systemie obronnym, po wschodniej i południowej stronie śródmieścia, który stał się przeszkodą dla dynamicznie rozwijającego się miasta. Zasypano wówczas fosę wschodnią tworząc łagodny stok łączący Stare Miasto z dawnym Przedmieściem Ducha Świętego. Wytyczono tam nowe ulice: Szkolną (17 marca) i Gimnazjalną (Wincentego Witosa). Niwelacja murów i fosy od strony południowej stworzyła warunki do zorganizowania w tym miejscu parku w nowoczesnym stylu.

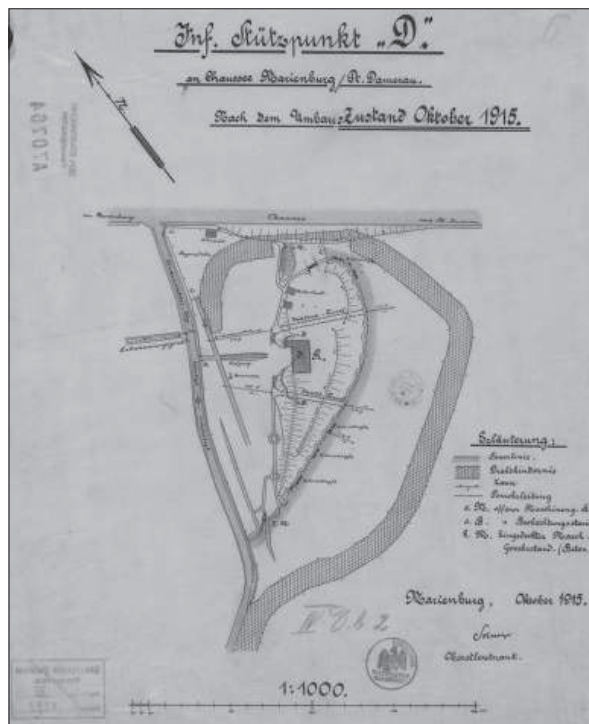
Malbork w końcu XIX wieku był jeszcze zaliczany do twierdz II rangi, ale w 1889 roku nastąpiła jej kasacja. Krótco potem, w miarę wzrastania zagrożenia wojennego przystąpiono, najpierw do planowania na wypadek wojny, a następnie

²¹ GStAPKB, XI HA, C 70708.

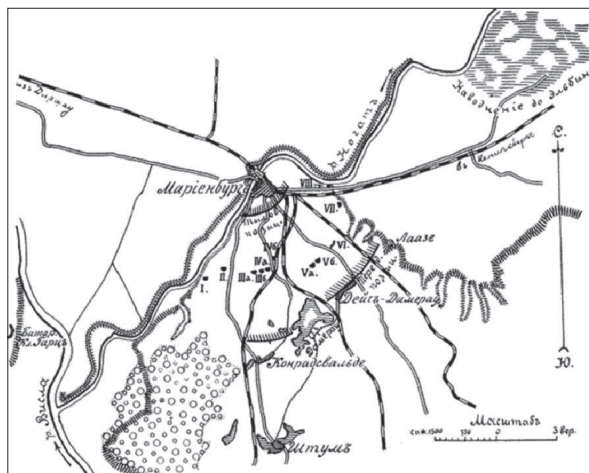
²² W. Grabowski, J. Franczak, T. Kowalski, P. Nowiński, M. Wojciechowski, M. Żebrowski, *Fortyfikacje Pomorza Nadwiślańskiego. Twierdza Malbork. Przewodnik*, Grudziądz 2015, s. 41–53.



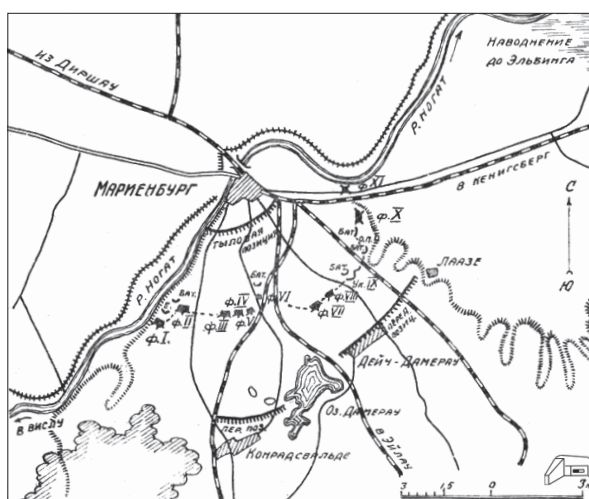
Ryc. 7. „Brückenkopf-Befestigung” Marienburg, autor Roulland 1854, GStAPKB, XI HA., C 70708



Ryc. 8. „Infanterie-Stützpunkt” D przy Szosie Marienburg – Deutsch Damerau, 1915, GStAPKB, XI HA, A 70764



Ryc. 9. Plan twierdzy wg rosyjskich danych wywiadowczych, w: *Twierdze wschodniego frontu Niemiec. Uzupelnienie do opisu wojenno-statystycznego*, Petersburg 1914



Ryc. 10. Plan twierdzy wg V. Jakovleva i S. Chmielkova *Sovremennoje sostojanije dolgovremiennoj fortyfikacji*, Leningrad 1926

już do budowy nowych umocnień, zwłaszcza w latach 1899–1903 na obszarach na wschód od centrum miasta. Pozwoliło to w dniu 14 kwietnia 1910 r. uzyskać ponownie status twierdzy. Pracami tymi kierowała jednostka zwana Fortyfikacja Gdańsk, na początku XX w. Fortyfikacja Grudziądz, a następnie od 28 III 1903 roku Fortyfikacja Malbork²³. W początkach I wojny światowej istniał w mieście Zarząd Fortyfikacji, a efektem jego działalności było wzniesienie 4 schronów pie-

²³ K. Biskup, *Twierdza Malbork 1899–1915*, w: *Fortyfikacja*, t. V, Warszawa–Kraków 1998, s. 223.

choty i 14 schronów dla dział i artylerzystów. Zdaniem K. Biskupa „zasadniczy zrąb obwodu obronnego tworzyła linia małych fortów, określanych w ówczesnych niemieckich instrukcjach jako Infanteriestützpunkt.

Składały się one z betonowego schronu dla jednego do dwóch plutonów, otoczonego niskim spłaszczonym wałem, poprzedzonym płytką fosą z zaskakami z drutu kolczastego²⁴. Przykładem takiego punktu piechoty jest plan z zespołu Ministerstwa Wojny w zasobie archiwum berlińskiego o sygn. XI HA. A 70764 (ryc. 8), przedstawiający schron „D”, znajdujący się przy drodze z Malborka do Dąbrówki Malborskiej (Deutsch Damerau). O dobrym rozeznaniu tych umocnień w momencie rozpoczęcia I wojny światowej świadczą rosyjskie plany wywiadowcze²⁵.

Pomimo dobrego systemu obronnego twierdza Malbork nie była teatrem działań wojennych. Stała się nim, wbrew woli mieszkańców i konserwatorów sztuki, pod koniec II wojny światowej. Pierwsze jednostki pancerne armii radzieckiej pojawiły się w mieście już 25 stycznia 1945 roku. Dużej części ludności niemieckiej udało się uratować między 22 a 24 stycznia 1945 roku. Zacięte walki o każdy budynek zamienionego na twierdzę miasta zakończyły się 9 marca, kiedy to załoga niemiecka (Kampfgruppe Marienburg), licząca 2500 żołnierzy i Volkssturmu wycofała się, wysadzając za sobą mosty²⁶. Nieszczęściem był zwłaszcza fakt, że walki nie toczyły się na linii dawnego systemu obronnego lecz w bezpośredniej bliskości Starego Miasta i kompleksu zamkowego.

Powyższy przegląd i analiza zachowanej kartografii wojskowej Malborka od XVII do początku XX wieku przekonuje, że stanowi ona znaczącą część całości źródeł kartograficznych tego miasta. Dla prawie wszystkich faz (poza francuską) budowy zamku i twierdzy malborskiej znajdujemy w archiwach i muzeach krajowych i zagranicznych bardzo ważne i wartościowe kartografika. Ponadto przynoszą one ważne dane o zamiarach przebudowy i modernizacji twierdzy, które jednak pozostały w fazie koncepcji.

²⁴ Ibidem, s. 223.

²⁵ V. Jakovlev, S. Chmielkov, *Sovremennoje sostanie dolgovremennoj fortyfikacji*, Leningrad 1926.

²⁶ Chodzi o mosty kolei wąskotorowej (Kleinbahnbrücke), dalekobieżnej (Fernbahnbrücke) oraz kładkę dla pieszych na wysokości Zamku Średniego. Po wojnie wzniesiono jedynie most kolejowy oraz nowy most drogowy w ciągu Al. Rodła, co całkowicie zmieniło i usprawniło układ komunikacyjny miasta ze wschodu na zachód. G. Fieguth, *Marienburg 1945. Kampf um Stadt und Burg. Zeitzeugen – Berichte*, München 1992.

Military cartography of Malbork from the 17th to the beginning of the 20th century

Wiesław Sieradzan

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Wydział Nauk Historycznych

E-mail: kros@umk.pl

Summary: Historical cartography of Malbork has been relatively well-researched, considering the scale of the place. It can be assumed with a large degree of probability that there is most likely no other city of this size in Poland (the current population of Malbork is less than 40,000) with a comparable number of cartographic sources. Already at the beginning of the 21st century, more than 100 city plans were identified, and the map catalogue of the Berlin-Dahlem Prussian Secret State Archives (Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz) alone includes almost 200 plans and maps of the poviast and city of Malbork. Further research is needed in respect to the fonds with postal maps, and potentially also Russian and French archives.

The concept of “military cartography” is a term which is not completely free of ambiguity. Putting aside the problem of the history of this section of cartography, its very subject and connections with other sciences, it should be noted that only those plans of Malbork which had been created for military services of various countries and for their purposes were subjected to analysis. On the other hand, cartographic sources which include objects of military importance, but constitute other types of plans, are assigned less importance.

The review and analysis of the preserved military cartography of Malbork, from the 17th to the beginning of the 20th century, provides a convincing proof that this type of cartography constitutes a significant part of all cartographic sources concerning this city. Very important and valuable cartographies concerning almost all phases (except the French one) of construction of the Malbork castle and fortress can be found in national and foreign archives and museums. What is more, they are also sources of important data on the intended reconstruction and modernisation of the fortress, which, however, have never been implemented.

Keywords: military cartography, Malbork
