

Tomasz Drobek

Rozwój urbanistyczny miasta Lublina w II połowie XIX wieku i w początkach XX wieku

Studenckie Zeszyty Naukowe 4/6, 55-60

2001

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

Tomasz Drobek

ROZWÓJ URBANISTYCZNY MIASTA LUBLINA W II POŁOWIE XIX WIEKU I W POCZĄTKACH XX WIEKU

Zahamowanie rozwoju gospodarczego Lublina, będące następstwem burzliwych dziejów miasta na przełomie XVIII i XIX wieku, uległo przezwyciężeniu dopiero w połowie XIX stulecia. Zapoczątkowany wówczas intensywny rozwój przemysłu umożliwił podźwignięcie miasta z upadku i przyczynił się do szeregu przemian urbanistycznych.

Najdonioślejszym wydarzeniem tego okresu było otwarcie połączenia kolejowego Lublina z Warszawą i Kowlem. Uroczyste otwarcie linii kolejowej odbyło się w dniu 30 sierpnia 1877 roku. Gazeta Lubelska pisała wówczas „Jak Wisła pani rzek naszych (...) unosiła do Bałtyku zboże z tak zwanego niegdyś spichrza Europy, tak dzisiaj droga żelazna w pobliżu jej nurtu biegnąca i od jej nazwiska swym mianem opatrzona z rozlicznych traktów i dróg zbierać będzie plody i produkta, ażeby je wyprawić na rynki i targowiska handlowe (...) to największa arteria komunikacyjna to droga ze Wschodu na Zachód, największy łącznik Morza Czarnego z Bałtykiem. W dziejach prowincji naszej otwarcie drogi żelaznej epokę stanowi.”¹ Wydarzenie to zostało poprzedzone dyskusją na temat lokalizacji dworca. Istotną bowiem kwestię stanowiło przeprowadzenie toru kolejowego przez dolinę rzeki Bystrzycy, przepływającej przez przedmieścia miasta. Projekt towarzystwa budującego kolej zakładał, że powinien on przebiegać przez grunty wsi Ponikwoda i Tatory, a więc dworzec byłby usytuowany na przedmieściach Lublina od strony Lubartowa. Z odmienną koncepcją wystąpił inż. Feliks Łodzia-Bieczyński. Zaproponował on przeprowadzenie toru przez zwężenie Bystrzycy od strony Wrotkowa i zlokalizowanie dworca na terenie Bronowic. Projekt ten, jako bardziej racjonalny zwyciężył choć niejednokrotnie podkreślano, że nie był najlepszy. Usytuowanie linii kolejowej przesądziło o zagospodarowaniu płaskich i pustych placów należących do przedmieścia Piaski. Na terenach tych począł się sadowić przemysł, a z czasem zaczęło się rozwijać także budownictwo mieszkaniowe. Zasadniczych zmian w kierunkach rozwoju przestrzennego miasta nie spowodowało oddanie nowych linii kolejowych jak: Lublin – Łuków (1898), czy Lublin – Rozwadow (uruchomionej dopiero po wybuchu I wojny światowej).

Wpływ spowodowały natomiast dwa czynniki: otwarcie po reformach Wielopolskiego w 1862 roku bram „miasta chrześcijańskiego” dla ludności żydowskiej oraz przejmowanie pod budownictwo miejskie terenów klasztornych i poklasztornych. Instytucje kościelne, rozbudowane w epoce saskiej do liczby przekraczającej możliwości gospodarcze ich istnienia, likwidowały się same lub na skutek zarządzania władz. Pozostałe po nich olbrzymie rezerwy przestrzenne wykorzystywane były dla celów budownictwa miejskiego. Szczególnie doniosłe znaczenie miało przejęcie pod zabudowę terenów ogrodu kapucynów i placu po klasztorze bernardynek.

¹ T. Radzik, W. Śladowski, G. Wójcikowski, Wł. Wójcikowski, Lublin. Dzieje miasta XIX-XX wiek., t.II, Multico, Lublin 2000, s.88

Magistrat chcąc zapobiec żywiołowemu procesowi rozwoju miasta próbował nadać mu kontrolowany kierunek. Władze miejskie wystąpiły zatem z inicjatywą opracowania projektu regulacyjnego miasta. Zadania tego podjął się M. Denar. Przedstawił on właściwie plan sytuacyjny miasta, poszerzony jedynie o propozycje wytyczenia dwóch dodatkowych arterii komunikacyjnych. Jednej równoległej do ul. Krakowskie Przedmieście jako przedłużenie ulicy Wieniawskiej do ulicy Kowalskiej oraz drugiej równoległej do ulicy Zamojskiej i Nowej (biegnącej od wschodniej strony wzgórz Staromiejskiego i zamkowego). Realizacja tego projektu miała za zadanie omińnięcie głównego węzła komunikacyjnego na placu przed Bramą Krakowską. Projekt ten udało się jednak zrealizować dopiero w wieku XX. W 1878 r. w niejako uzupełnieniu koncepcji M. Denara zwrócono uwagę na konieczność budowy dodatkowej arterii łączącej miasto lewobrzeżne z prawobrzeżnym, a nade wszystko z dworcem. Udało się to jednak podobnie jak z pierwszym projektem dopiero w XX w.

Mimo prób wpływania na proces przestrzennej zabudowy miasta, rozwijało się ono niejednocie. Silniej wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych tj. ulic Krakowskie Przedmieście, Nowej, Zamojskiej, słabiej zaś wzdłuż ulic: Kalinowszczyzna i Namiestnikowskiej (obecnie ul. Narutowicza). Rozwijające się miasto zdołało przezwyciężyć trudności topograficzne i zajęło pod zabudowę nawet bagniste tereny doliny Bystrzycy. Rozwój w bardziej dogodnych kierunkach: zachodnim i południowym uniemożliwiony był przez lokalizację cmentarza, koszar, parku miejskiego, miasteczka Wieniawa, a nade wszystko przez okalające miasto od strony południa tereny donacji „Lublin” należącej do gen. Teodora hr. Rüdigera. Tak więc to czynnik stosunków własnościowych uniemożliwił początkowo zabudowę wzdłuż ulic Krakowskie Przedmieście i Namiestnikowskiej. Dodatkowo po roku 1864 tereny miejskie uległy znacznemu uszczupleniu. Miasto na mocy wyroku sądowego zmuszone zostało do zrzeczenia się własności folwarku Bronowice. Przez dłuższy okres czasu tj. do 1916 powierzchnia miasta nie ulegała poważniejszym zmianom. W roku tym Lublin powiększył się trzykrotnie dzięki przyłączeniu licznych miejscowości będących już faktycznie jego dzielnicami. W obrębie granic miasta znalazły się wówczas takie nabytki jak – po lewobrzeżnej stronie Bystrzycy: Wieniawa, Czechówka, Rury Brygidkowskie, Tatarsy i Łąki, zaś po prawobrzeżnej: Bronowice, Kośminek, Dziesiąta i dzielnica „Za cukrownią”. Z 872,4 ha powierzchnia miasta wzrosła do 2691 ha.

Na przełomie wieków XIX i XX doszło do wytrasowania całkiem nowych ulic. W rejonie Krakowskiego Przedmieścia były to ulice: Ogrodowa, Szopena, Sądowa, Hipoteczna, Krótka, Zielona, Czysta i Cicha. Natomiast w obrębie Zamojskiej wytyczono ulice: Nowomiejską, Miłą, Rusałkę, Kąpielową i Przemysłową. Stosunkowo dużo ulic wyznaczono na przedmieściach pozostających poza granicami miasta. Proces ten przebiegał jednak w sposób niekontrolowany i niejednokrotnie chaotyczny. Podyktowany był bowiem w znacznej mierze partykularnymi interesami właścicieli gruntów. Jako przykład podać można okolice ulic: Bronowickiej, Łęczyńskiej czy Krochmalnej. Nieco korzystniej proces ten przebiegał na terenach dawnej donacji „Lublin”, gdzie w trójkącie ulic Namiestnikowskiej, Okopowej i Lipowej wyznaczono całkiem poprawnie szereg nowych ulic.

Wzrastający ruch kołowy wymusił regulacje starych ulic, powstałych jeszcze w epoce feudalizmu. Szczególną uwagę przywiązywano do głównej arterii miasta – ulicy Krakowskie Przedmieście. Pomimo protestów właścicieli parceli konse-

kwentnie ją poszerzano pomiędzy ulicami Ewangelicka i Cmentarną (obecnie ul. Lipowa). Udrożniono także inne ulice: Zamojską, Czechowską, Powiatową (obecnie I Armii WP), Radziwiłłowską oraz inne w obrębie tzw. dzielnicy żydowskiej. Większe prace wykonano w rejonie ulicy Cmentarnej (którą poszerzono kosztem wału obronnego) oraz w obrębie ulicy Bernardyńskiej (gdzie wyburzono zrujnowany renesansowy zabytek – klasztor bernardynek).

Pomimo tych zabiegów sieć drożna miasta nie była wówczas zadowalająca. Brakowało zwłaszcza niezbędnych połączeń międzydzielnicowych, które mogłyby odciążać ruch na trzech głównych arteriach wylotowych. Układ ulic powstających na siatce dróg wytyczonych we wczesnym okresie przyjął charakter zagmatwany i nieregularny. Problem stanowiła także sprawa mostów. Miasto leżące w dolinie trzech rzek tj.: Bystrzycy, Czechówki i Czerniejówki wymagało dla swojej egzystencji niezbędnych połączeń mostowych. Nie przystąpiono jednak do budowy nowych mostów, a jedynie skoncentrowano się na poszerzeniu i unowocześnieniu istniejących. Konstrukcję żelazobetonową dano trzem mostom: na Czechówce przy ul. Lubartowskiej oraz na Bystrzycy, w rejonie rogatki łącząńskiej i przy ul. Zamojskiej.

II połowa XIX wieku to także okres urządzania nawierzchni ulic. W latach osiemdziesiątych XIX wieku zaniechano szosowania ulic na rzecz stosowanych od dawna bruków. Położono je na dwóch podstawowych arteriach komunikacyjnych, mianowicie od ul. Zamojskiej i na ul. Nowej (ulicę Krakowskie Przedmieście wybrukowano już wcześniej). Sporo bruków położono na niektórych ulicach mieszkalnych i w obrębie „dzielnicy żydowskiej”. Od 1908 r. w miejsce „kocich łbów” zaczęto stosować klinkier. Kładziono go najpierw na Krakowskim Przedmieściu, a następnie na ulicach prowadzących ku ul. Namiestnikowskiej.

Dużym problemem w tamtym okresie był brak chodników. Dopiero od roku 1900 zaczęto stosować na szerszą skalę płyty betonowe. Na wielu ulicach, aż do lat 30 XX w. stosowano jako chodniki pomosty z desek.

Także oświetlenie miasta nie było w tamtym okresie najlepsze. Początkowo stosowano lampy olejne i naftowe. W latach osiemdziesiątych XIX wieku zaczęto wprowadzać lampy gazowe znane już wcześniej w Warszawie, Łodzi czy Kaliszu. Nowe oświetlenie budziło jednak sporo zastrzeżeń tak co do ilości punktów jak i siły światła. Próby wprowadzenia oświetlenia elektrycznego nie powiodły się. Głównym źródłem oświetlenia miasta pozostał gaz, pochodzący z wybudowanej przez inż. Suligowskiego gazowni.

Rozwijające się miasto otrzymało w 1899 r. wodociąg. Jego sieć obejmowała początkowo rejon: ulicy Krakowskie Przedmieście, Starego Miasta i „miasta żydowskiego”. W późniejszym okresie poszerzono ją o dzielnice Piaski i Czwartek. Urządzenia wodociągowe umieszczone zostały na terenach nad Bystrzycą (w rejonie obecnej al. J. Piłsudskiego). Dzięki wieży ciśnienia usytuowanej na pl. Bernardyńskim i instalacji wodociągowej woda była rozprowadzana wśród użytkowników. Istotnymi mankamentami były jednak: dość wysoka cena i brak kanalizacji odprowadzającej nieczystości.

W roku 1896 w mieście uruchomiono sieć telefoniczną. Obejmowała ona wówczas 35 abonentów, w tym 12 instytucji i 23 osoby prywatne.

W początku XX wieku podjęto próby zaprowadzenia w Lublinie komunikacji miejskiej. Podyktowane to było w znacznej mierze przez znaczne oddalenie dworca kolejowego od centrum miasta. W roku 1903 starano się uruchomić komu-

nikację tramwajową. Próba ta nie powiodła się jednak. W 1912 r. Lubelska Spółka Samochodowa Zborowskiego wprowadziła pierwszą w mieście komunikację samochodową. Autobusy kursowały na trzech liniach. Pierwsza przebiegała między dworcem kolejowym a parkiem miejskim, druga pomiędzy dworcem a ul. Kalinowszczyzna, a trzecia między ul. Szopena i ul. Ruską. Pierwsze taksówki konkurujące odtąd z królującymi dorożkami konnymi pojawiły się w 1911 roku.

Przełom wieków XIX i XX, jako okres intensywnego rozwoju przemysłu w Lublinie, przyniósł ze sobą wzrost liczby mieszkańców miasta. Czynnikiem ten przyczynił się do rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Dla przykładu w 1877 r. miasto liczyło 1057 domów murowanych, a w 1914 w jego ówczesnych granicach nieruchomości takich było już 1621. początkowo nadbudowywano domy parterowe lub jednopiętrowe, później wznoszono budynki wyższe: trzy i czteropiętrowe. Budownictwo takie rozpowszechniło się zwłaszcza na Krakowskim Przedmieściu i ul. Szopena gdzie wzniesiono szereg kamienic tzw. typu warszawskiego. W budynkach tych znajdowały się wygodne kilkupokojowe mieszkania czynszowe. Intensywna była także zabudowa przedmieść i dzielnic pozostających poza granicami miasta. Do roku 1916 wzniesiono tam 814 nowych domów. Były to w głównej mierze budynki niewielkie przeznaczone dla ludności robotniczej i wyrobniczej.

Równoległe obok budownictwa mieszkaniowego rozwijało się budownictwo dla celów użyteczności publicznej. W przeciwieństwie do poprzedniego okresu, kiedy to na potrzeby tego rodzaju budownictwa wykorzystywano najczęściej obiekty wzniesione jeszcze w epoce feudalizmu, a więc pałace magnackie i klasztory teraz rozpoczęto budowę nowych budynków stawianych z myślą o ich przyszłym przeznaczeniu. Największy przyrost tego typu budowli nastąpił w latach 1894 – 1900 i po 1907 roku.

Zwiększony ruch podróżnych wymusił wzniesienie kilku nowych hoteli. I tak w 1875 roku dzielono je na trzy klasy. Do najlepszych należały: Europejski, Victoria, Angielski i Saski. Hotel Europejski przy ul. Krakowskie Przedmieście 29 został wzniesiony w latach sześćdziesiątych XIX wieku.

Stał się on budynkiem o niespotykanej w tej części miasta skali. Jako budowla nowoczesna posiadał łaźienki, restaurację, cukiernię hotelową oraz usługę męską i żeńską. Hotel Victoria przy Krakowskim Przedmieściu 40 wybudowany został w 1874 r. chcąc dorównać komfortem innym hotelom reklamował się, iż posiada „salon na wesele lub inne większe zebrania, stajnie na 80 koni i 80 powozów oraz 7 stajenek oddzielnych z izbą dla furmanów. W 1877 r. w hotelu pojawiła się nie lada atrakcja. Utworzono wówczas menażerię, która składała się z pary krokodyli, żółwi, mrówkojadów i „wiewiórek latających”. Budynek ten nie przetrwał do naszych czasów, uległ bowiem spaleniowi w okresie II wojny światowej. Z innych hoteli funkcjonujących wówczas wymienić można Janinę, Centralny i Polski.

II połowa XIX wieku jako okres rozwoju kapitalizmu przyniosła budowę instytucji kredytowych. W latach 1874 – 1876 zbudowano wytworny pałacyk Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego, w którym obecnie mieści się Sąd Okręgowy. O budynku tym pisano pod koniec XIX wieku następująco:

„zbudowany jest on w stylu odrodzenia, z odcieniem cechującym domy wiedeńskie, posiada proporcje stylu włoskiego, jednak formy nieco wydatniejsze, aby otrzymać większą głębokość cieni. Piękno przebija tu z każdej części, zaczawszy od gzymsu, aż do

kolumn dźwigających balkon. Te ostatnie mianowicie są rzeczywiście udane. Porządek tokański zachowany w nich w zupełności.² W niemal dwadzieścia pięć lat później wzniesiono monumentalny gmach Kasy Przemysłowców Lubelskich (obecnie w tym budynku mieści się hotel). W 1905 r. oddano do użytku gmach Towarzystwa Kredytowego Miasta Lublina (na rogu ul. Ogrodowej i ul. Powiatowej). Natomiast w pałacyku przy ul. Krakowskie Przedmieście 62 urządził się Bank Handlowy Łódzki. Pokażny gmach wzniesiono także w latach 1912 – 1914 na potrzeby Banku Państwa.

Bardzo skromnie przedstawiała się kwestia budownictwa na potrzeby szpitalnictwa i opieki społecznej. Poza wzniesieniem w latach osiemdziesiątych szpitala żydowskiego zbudowano jedynie budynek szpitalika dziecięcego. W gmachu podominikańskim urządzono dom zarobkowy.

Więszym zainteresowaniem cieszyło się budownictwo rozrywkowe i widowiskowe. Budowa takich obiektów umożliwiała bowiem czerpanie w przyszłości dochodów. W latach 1870 – 71 zbudowano przy Krakowskim Przedmieściu w ogródku „Tivoli” teatr letni. W dziesięć lat później wybudowano (również drewniany) teatr letni przy ul. Niecałej. W międzyczasie wzniesiono ze środków spółki udziałowej olbrzymi gmach teatru wielkiego przy ul. Namiestnikowskiej. Jednak inwestycja ta mimo dużych nakładów finansowych nie przynosiła spodziewanych dochodów. Dwa dalsze teatry (oba drewniane) urządzono na przełomie XIX i XX wieku. Pierwszy zbudowany został w 1898 roku w ogrodzie „Rusałka” nad Bystrzycą. Drugi natomiast został wzniesiony w 1904 r. dzięki nakładom Towarzystwa Trzeźwości w ogrodzie na Bronowicach. Tuż przed wybuchem I wojny światowej zbudowano kilka sal na wrotniska i kina.

Z nielicznych - w związku z polityką oświatową władz zaborczych - gmachów stawianych na potrzeby szkolnictwa wymienić można wielki gmach dla szkół handlowych sfinansowany z funduszy rodziny Vetterów. Budynek ten wystawiono w niezbyt popularnym w Lublinie stylu neogotyckim. Zbudowano także w tym okresie budynek Szkoły Lubelskiej. Na uwagę zasługują jeszcze gmachy szkoły rzemieślniczo-przemysłowej i bursy dla młodzieży szkolnej. Oba budynki wzniesione tuż przed wybuchem I wojny światowej ufundowane zostały przez osoby prywatne. W latach 1907 - 1908 kościół katolicki otrzymał budynki na potrzeby Seminarium Duchownego. Kościół Prawosławny reprezentujący wyznanie władz zaborczych wystawił przy pomocy rządu dwie cerkwie. Pierwsza z nich została wzniesiona w latach 1873 - 1876 na placu Musztry (Litewskim). Miała ona bardziej za zadanie symbolizować władzę rosyjską w mieście niż służyć faktycznym potrzebom religijnym prawosławnych mieszkańców miasta. W Lublinie mieszkało ich bowiem w tamtym okresie tylko siedemdziesięciu siedmiu. Budowlę tę rozebrano w latach dwudziestych XX wieku, a z materiałów z niej uzyskanych zbudowano przy ulicy Żwirki i Wigury Dom Żołnierza. Drugą Świątynię prawosławną wybudowano tuż przed wybuchem I wojny światowej przy dzisiejszych Al. Racławickich. Miała ona służyć rosyjskim urzędnikom i żołnierzom.

Z kredytów państwowych wzniesiono także następujące obiekty: w latach 1860-62 wybudowano przy placu Musztry gmach rządu gubernialnego (były Rektorat UMCS, obecnie mieści się w nim Wydział Psychologii UMCS). Znajdujący się obok pałac poradziwiłowski pełnił funkcję domu gubernatora (były Wydział Prawa i Administracji, obecnie mieści się w nim wydział Politologii UMCS). W roku 1861 przy ul. Krakowskie Przedmieście 50 wystawiono dwupiętrową kamienicę z

² H. Gawarecki, Cz. Gawdzik, Lublin, W-wa 1972.

przeznaczeniem na usługi pocztowe. Budynek ten przebudowano po pożarze w 1923 roku i tej to właśnie korekcie zawdzięcza on swój dzisiejszy wygląd. Pod koniec XIX wieku wzniesiono w zachodniej stronie miasta koszary artyleryjskie, natomiast w południowej koszary piechoty. Na potrzeby sądownictwa wzniesiono w latach 1894 - 1898 okazały gmach przy ul. Krakowskie Przedmieście. Do budynku tego przeniósł się z gmachu Trybunału Koronnego Sąd Okręgowy. Jego miejsce na Starym Mieście zajął Zjazd Sędziów Pokoju, który do tej pory urzędował w gmachu byłego pałacu Czartoryskich przy ul. Początkowskiej (dziś Staszica).

Budownictwo przełomu XIX i XX wieku jest na ogół pozytywnie oceniane zarówno pod względem użyteczności jak i walorów architektonicznych.

Rozwój przestrzenny Lublina w II połowie XIX i początkach XX wieku poza centrum miasta nie był zbyt korzystny. Założenia regulacyjne, które wydawał magistrat, obejmowały tylko tereny miejskie, a i tu nie zawsze były realizowane. Na przedmieściach leżących poza granicami miasta proces rozwoju przestrzennego przebiegał w sposób niekontrolowany. Uzależniony głównie od interesów właścicieli ziem podmiejskich, stał się później przyczyną wielu problemów. Parcelacja przypadkowych i nie przygotowanych pod budowę terenów doprowadziła do rozproszenia zabudowy na bardzo znacznym obszarze trudnym do wyposażenia w inwestycje publiczne, drogi, wodociągi, kanalizację i oświetlenie. Dodatkowym problemem było to, że znaczną część miasta zajmowały prywatne majątki ziemskie (Rury Jezuickie, Czechówka, Bielszczyzna, Lemszczyzna, Ponikwoda i Tatary). Problemy te próbowano już przewyciężyć w latach 20 XX wieku, kiedy to opracowano „Wielkomijski plan rozwoju Lublina”. Istotnym jego założeniem było dążenie, aby „miasto wyciągnąć z nizinnych błot i skierować na miejsca wyżynne, niziny nadrzeczne natomiast osuszyć i zhigienizować, dać miastu dobre połączenia z koleją, cmentarzami i między poszczególnymi dzielnicami, rozwinąć aleje okólne i dać miastu dostateczną ilość parków, ogrodów, zieleni (...), obmyślić połączenia z lasami i miejscami wycieczkowymi, uregulować rzeki, wreszcie zaopatrzyć miasto we wszelkie potrzeby nowoczesne, nowe miasto doharmonizować do starego, tak aby nie zatracić jego pięknej sylwety.”³⁹

Czy i w jakim stopniu założenia te udało się osiągnąć sami możemy dzisiaj odpowiedzieć.

Literatura:

1. A. Bereza.: Sądownictwo Pokojowe w Guberni Lubelskiej w latach 1876 - 1915., Praca doktorska, Biblioteka Główna UMCS,
2. H. Gawarecki, Cz. Gawdzik: Lublin, Warszawa 1972,
3. E. Jabłońska-Deptuła: Wielkomijski plan rozwoju Lublina z 1924 roku, [w:] Lublin w dziejach i kulturze Polski (pod red. T. Radzika i A. Witusika), Lublin 1997,
4. A. Kierek: Rozwój Lublina w latach 1864 - 1914, [w:] Dzieje Lublina, t. II. Lublin 1975,
5. S. Krzesiński: Dwa wrażenia, czyli jakim był Lublin w 1827 r. i jakim jest w 1877 r., [w:] Rocznik Lubelski 1958. t. I,
6. T. Radzik, W. Śładkowski, G. Wójcikowski, Wł. Wójcikowski, Lublin. Dzieje miasta XIX i XX wiek, t. II, Multico, Lublin 2000

E. Jabłońska-Deptuła, Wielkomijski plan rozwoju Lublina z 1924 r., [w:] Lublin w dziejach i kulturze Polski, (pod red) T. TRadzika