

# Aleksander Kierek

---

## Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870 - 1915

---

Rocznik Lubelski 4, 171-214

---

1961

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ALEKSANDER KIEREK

## ROZWÓJ PRZESTRZENNY I STAN URZĄDZEŃ KOMUNALNYCH M. LUBLINA W LATACH 1870—1915

### I UWAGI WSTĘPNE

Spośród położonych po prawej stronie Wisły miast Królestwa Polskiego w drugiej połowie XIX w. wysuwał się na czoło, jako centrum dużego regionu rolniczego, tylko Lublin. Rozwój swój zawdzięczał działaniu kilku czynników miastotwórczych; jednym z nich, niewątpliwie najsilniejszym, był rozwijający się stopniowo przemysł. W przeciwieństwie jednak do innych miast proces industrializacji nie posiadał tu ani odpowiedniego tempa, ani rozmachu, toteż Lublin pozostał daleko w tyle za Warszawą i Łodzią oraz dał się wyprzedzić (w pierwszych latach XX stulecia) Częstochowie i Sosnowcowi.

Słabszy rozwój przemysłu pozostawał w związku może nie tyle z brakiem bazy surowcowej, choć tę reprezentował w pełni jedynie zespół surowców pochodzenia rolniczego, ile brak środków kapitałowych. Do przemysłu lubelskiego nie trafiał kapitał zagraniczny; stronił też, przynajmniej początkowo, kapitał ziemiański. Niewielki zaś przemysł manufakturowy, zorganizowany w poprzednim okresie, przekształcał się w przemysł fabryczny, inwestując zyski pochodzące z eksploatacji klasy robotniczej w urządzenia fabryczne niezmiernie powoli. Działanie innych czynników nie było też pozytywne; opóźniał rozwój przemysłu brak połączeń kolejowych, hamował brak instytucji kredytowych. Filię Banku Polskiego otworzono w Lublinie dopiero w r. 1870<sup>1</sup>, Kasę Pocztyczkową Przemysłowców Lubelskich w r. 1884<sup>2</sup>, zaś filie banków handlowych: Warszawskiego i Łódzkiego dopiero w r. 1898<sup>3</sup>.

W okres przewrotu przemysłowego lubelski przemysł wszedł już w latach sześćdziesiątych; pełny jednak przełom dokonał się dopiero w latach osiemdziesiątych, kiedy podstawowy zasób fabryk został zmechanizowany. W r. 1870, a więc u progu tej epoki, pracowało w fabrykach i manufakturach tylko 366 robotników<sup>4</sup>, gdy w r. 1913, po

<sup>1</sup> „Kurier Lubelski”, nr 2 z 4 III 1875.

<sup>2</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 219 z 29 IX 1884, nr 259 z 15 XI 1884, nr 267 z 25 XI 1884, nr 278 z 10 XII 1884.

<sup>3</sup> B. L[e c h]: 1898—1899. „Gazeta Lubelska”, nr 254 z 31 XII 1898.

<sup>4</sup> Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Lublinie, Akta magistratu miasta Lublina (cyt. dalej WAPL, AmL), 1648/2.

uwzględnieniu zakładów zlokalizowanych na przedmieściach, 6011 robotników. Przez z górą czterdzieści lat trwał więc nieustanny, choć nierównomierny, proces wzrostu zatrudnienia, wskazujący jak daleko posunęły się przemiany w utrwalaniu kapitalistycznego systemu produkcji. Wzrost zatrudnienia zaznaczył się z całą siłą dwukrotnie, po raz pierwszy w latach 1894—1901, po raz drugi w latach 1908—1913, tj. w fazach ekspansji dwóch cykli koniunkturalnych.

Co do kierunków produkcji, to na przestrzeni kilkudziesięciu lat rozwijały się z niejednakową dynamiką przemysły: spożywczy, obejmujący niemal cały zestaw zakładów przerabiających płody rolnicze (z wyjątkiem zakładów mięsnych, zbudowanych w późniejszym okresie) i metalowy, obejmujący głównie zakłady obsługujące rolnictwo i przemysł rolniczy, jak fabryki maszyn i narzędzi rolniczych oraz fabryki budowy maszyn i urządzeń. Osobne miejsce zajmował dobrze rozwinięty przemysł węgierski. W stadium swego najwyższego rozwoju, tj. w r. 1910, pierwsze miejsce pod względem wielkości produkcji i ilości przedsiębiorstw zajmował przemysł spożywczy, ustępujący miejsca pod względem wielkości zatrudnienia przemysłowi metalowemu. Pierwszy zatrudniał 1 558, drugi 2 078 robotników. Trzecie miejsce (984 zatrudnionych) zajmował przemysł mineralny, obejmujący cegielnię, wapieniki oraz cementownię. Z pozostałych gałęzi produkcji pewną rolę odgrywał jeszcze przemysł budowlany; na wzmiankę zasługuje też przemysł poligraficzny. Wartość produkcji całego, na ogół wielobranżowego przemysłu, osiągnęła w r. 1910 około 9 mln rubli<sup>5</sup>. Proces produkcji w międzyczasie został poważnie zmechanizowany. W r. 1870 tylko 4 fabryki wyposażone były w maszyny parowe o łącznej mocy 91 KM<sup>6</sup>, w r. 1910 proces motoryzacji objął 36 fabryk, w których pracowało 63,2% zatrudnionych. Moc zainstalowanych maszyn parowych wynosiła 2 622 KM<sup>7</sup>.

W rozmieszczeniu zakładów przemysłowych przejawiało się działanie wielu czynników. Starsze zakłady w części, jak browary (Vet-terów przy ul. Bernardyńskiej, Kijoków przy ul. Podwale) pozostawały nadal w obrębie nowego miasta, w części przeniesione zostały, jak fabryka maszyn rolniczych Moritza czy fabryka kotlarska Plagego, na peryferie miasta. Nowsze, wznoszone w dwóch ostatnich fazach cyklu koniunkturalnego przed I wojną światową, otrzymywały lokalizację uwarunkowaną przebiegiem toru kolejowego. W ten sposób w korzystnej sytuacji znalazły się wszystkie fabryki przetwórstwa rolno-spożywczego (młyny, cukrownia, krochmalnia, destylarnia i drożdżownia) oraz cementownia i in., wzniesione na Dziesiątej, Kośminku i Bronowicach. Tylko wyjątkowo zlokalizowano niektóre większe zakłady poza zasięgiem kolei (fabryka wag Hessa przy ul. Lubartowskiej, fabryka pomp i imadeł Kuczyńskiego na Wieniawie i in.). Uciążliwy dla otoczenia przemysł garbarski znalazł lokalizację na Kalinowszczyźnie. Do dziel-

<sup>5</sup> Według obliczeń własnych wykonanych w oparciu o materiały zawarte w pracy: *Przemysł i Handel Królestwa Polskiego*. T. VIII, Warszawa 1912.

<sup>6</sup> A. Kierek: *Stosunki ekonomiczne miasta Lublina w latach 1815—1870*. Ann. Univ. Mariae Curie-Skłodowska, sectio G, vol. VIII (1961), Lublin 1962.

<sup>7</sup> A. Kierek: *Przemysł fabryczny w Lublinie w latach 1860—1915*. Rękopis.

nicy żydowskiej wprowadził się przemysł tytoniowy. Drobnny przemysł, głównie metalowy, skupił się w rejonie ulicy Przemysłowej. Szereg większych zakładów, jak fabryka maszyn rolniczych M. Wolski i S-ka, garbarnia braci Domańskich umieszczono, na krótko przed zbudowaniem kolei, na przedmieściu Piaski.

Rozwój gospodarczy miasta szedł w parze ze wzrostem liczby ludności. W ciągu z górą czterdziestu lat (1870—1913) ludność miasta powiększyła się z 21 364 do 80 060 osób<sup>8</sup>; współczynnik wzrostu wyniósł 3,75. Liczby te odnoszą się do granic administracyjnych miasta. Uwzględnienie ludności silnie zurbanizowanych przedmieść, według jednych danych (w r. 1912 — 11 744 osób)<sup>9</sup>, podnosi zaludnienie miasta tuż przed wybuchem I wojny światowej do 91 804 osób. Według innych, bardziej optymistycznych wyliczeń, ludność miasta wraz z przedmieściami przekraczała wówczas 100 tys. osób<sup>10</sup>.

Miasto zawdzięczało przyrost ludności dwóm czynnikom: przyrostowi naturalnemu, który na ogół kształtował się nisko, a w pewnych latach wręcz ujemnie (na 45 lat w 7 latach wystąpiły deficyty w przyroście), oraz napływowi ludności z zewnątrz, głównie z wsi i drobnych miasteczek (ludność żydowska) guberni. Jak wielki to był napływ, można się częściowo zorientować na podstawie danych, określających liczby ludności niestałej, wykazywanej osobno przez magistrat w każdym roku. Liczba tej ludności nieustannie rosła, zmieniając strukturę zaludnienia miasta. W r. 1876 odsetek tej ludności wynosił 19,3%, w r. 1894 — 30,2%, w r. 1904 — 33,8%, a w r. 1913 osiągnął 39,4% ogólnego zaludnienia miasta.

Tempo przyrostu ludności pozostawało w związku z rolą, jaką odgrywały nowe procesy gospodarcze. Podstawowe znaczenie miały tu przeobrażenia w przemyśle i handlu, choć widoczny był także wpływ i innych czynników. Zmiany w dynamice zaludnienia obrazuje tablica.

LUDNOŚĆ LUBLINA W LATACH 1870—1913<sup>11</sup>

| Rok  | Liczba ludności | % wzrostu | Rok  | Liczba ludności | % wzrostu | Rok  | Liczba ludności | % wzrostu |
|------|-----------------|-----------|------|-----------------|-----------|------|-----------------|-----------|
| 1870 | 21 364          | ×         |      |                 |           |      |                 |           |
| 1875 | 27 545          | 28,9      | 1890 | 53 137          | 33,1      | 1905 | 60 813          | 4,8       |
| 1880 | 34 978          | 27,0      | 1895 | 47 576          | 10,4      | 1910 | 66 684          | 9,7       |
| 1885 | 39 908          | 14,1      | 1900 | 58 008          | 21,9      | 1913 | 80 060          | 20,1      |

<sup>8</sup> WAPL, AmL — sprawozdania prezydenta m. Lublina.

<sup>9</sup> H. W[iercieński]: *Przyszłość Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 100 z 10 IV 1914.

<sup>10</sup> *Ze statystyki Lublina*. „Kurier”, nr 53 z 5 III 1914, nr 76 z 2 IV 1912.

<sup>11</sup> WAPL, AmL — sprawozdania prezydenta m. Lublina; w wykazie nie uwzględniono danych z jednodniowego spisu ludności z roku 1897. Według tego spisu Lublin posiadał tylko 50 152 mieszkańców. Przypuszczać należy, że dane magistratu na skutek niedbalstwa w prowadzeniu rejestru osób opuszczających miasto wykazywały zawsze nieco większe ilości mieszkańców niż w rzeczywistości. Mimo tych usterek materiał statystyczny pozwala na prześledzenie zmian w zaludnieniu miasta (*Wyniki spisu ludności*. Cz. II, „Gazeta Lubelska”, nr 98 z 12 V 1898).

Już pobieżna analiza materiału liczbowego pozwala stwierdzić występowanie dwóch zjawisk: 1° stałego wzrostu ludności, 2° zakłóceń w tym przyroście. Poważniejsze przyrosty ludności występowały czterokrotnie: 1° w latach 1870—1880 — o 63,7%, 2° 1885—1890 — o 33,1%, 3° 1895—1900 o 21,9% i w latach 1910—1913 o 20,1%<sup>12</sup>. Dodatkowo na przyrost ludności w pierwszym okresie oddziałał czynnik komunikacyjny, mianowicie oddanie do eksploatacji kolei nadwiślańskiej, w pozostałych trzech okresach zadecydowały: rozwój przemysłu i przyrost zasobu izb mieszkalnych. Natomiast w znaczeniu ujemnym przyrost ludności został poważnie zakłócony dwukrotnie: najpierw w latach 1890—1895, głównie na skutek kryzysu i epidemii cholery<sup>13</sup>, po raz drugi w latach 1905—1907, w wyniku ruchu strajkowego<sup>14</sup>. W obu przypadkach ludność masowo opuszczała miasto.

## II TERYTORIALNY ROZWÓJ MIASTA

Epokę kapitalistycznego rozwoju miasta otwiera połączenie kolejowe Lublina z Warszawą i Kowlem. Kolej żelazna, oddana do eksploatacji w r. 1877<sup>15</sup>, miała być dla miasta czynnikiem nie tylko dynamizującym rozwój przemysłu i handlu, ale także wywierającym decydujący wpływ na jego terytorialny rozwój. Wyznaczenie linii kolejowej z północy na wschód postawiło przed władzami miejskimi problem, czy tor kolejowy lepiej byłoby poprowadzić po lewej czy prawej stronie Bystrzycy, co rzecz jasna z góry przesądzało o kierunkach przestrzennego rozwoju miasta.

Jeszcze w latach sześćdziesiątych starły się w tej sprawie zasadniczo dwa odmienne poglądy: pierwszy, aby linię kolejową zbudować po lewej stronie Bystrzycy, co pozwoliło zlokalizować dworzec albo za rogatką warszawską, albo za rogatką lubartowską i drugi, aby linię kolejową wytyczyć po prawej stronie Bystrzycy, a dworzec umieścić albo za rogatką łączynską, albo za rogatką zamojską. Koncepcję dworca za rogatką lubartowską reprezentował projekt Towarzystwa budującego kolej, koncepcję budowy dworca za rogatką zamojską na gruntach folwarku Bronowice — projekt Feliksa Bieczyńskiego<sup>16</sup>, inżyniera gubernialnego, autora wielu ciekawych rozwiązań urbanistycznych w mieście.

<sup>12</sup> Por.: K. i T. Wilgato wie: *Położenie i rozwój Lublina. Warunki topograficzne i powstanie miasta*. „Przewodnik V ogólnopolskiego Zjazdu Polskiego Towarzystwa Geograficznego — Lublin, wrzesień 1954”. Lublin 1954, s. 76.

<sup>13</sup> Cholera ostatni raz grasowała w Lublinie w r. 1892 („Gazeta Lubelska”, nr 208 z 1 X 1892).

<sup>14</sup> Na 1 I 1906 r. ludność miasta wynosiła 57 925, na 1 I 1907 — 58 006 osób (S. Omiński: *O ruchu strajkowym w Królestwie Polskim*. „Patryotyzm Polski Przemysłowy”, nr 1 z 1908, s. 14).

<sup>15</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 91 z 13 VIII 1877; „Kurier Lubelski”, nr 99 z 30 VIII 1877.

<sup>16</sup> F. Łódzia-Bieczyński: *Miasta Lublina przyszłość*. Memoriał litografowany do Rady Miejskiej z 1 I 1863. Bibl. Łop., rkps. 328; S. O[strołęcki]: *Wspomnienie o śp. Feliksie Łódzia-Bieczyńskim*. „Rocznik Lubelski. Kalendarz na rok 1903”. Lublin 1902, ss. 166—173.

Za alternatywą pierwszą przemawiały: podłoże geologiczne terenu doskonale dla budownictwa oraz warunki zdrowotne na płaskowyżu, za drugą — płaskość i rozległość terenów położonych po prawej stronie Bystrzycy<sup>17</sup>. Przeciwno ostatniej koncepcji przemawiały znów takie argumenty, jak niebezpieczeństwo stworzenia miasta satelity, nadmiernie oddalonego od centrum administracyjno-kulturalnego lub co najmniej niebezpieczeństwo powiększenia terytorium i rozproszenia zabudowy na zbyt rozległym obszarze. Tę właśnie alternatywę jako nieracjonalną i zbyt kosztowną odrzucono jeszcze w czasach Królestwa konstytucyjnego, przenosząc jarmarki z Piask na ul. Namiestnikowską (dzisiaj Narutowicza) i wyznaczając główne pasy przestrzennej zabudowy wzdłuż ul. Krakowskie Przedmieście i Namiestnikowska w kierunku zachodnim i południowym.

Jest rzeczą osobliwą, że w dyskusjach poświęconych sprawie lokalizacji kolei najmniej miejsca poświęcono alternatywie umieszczenia dworca za rogatką warszawską. Po prostu stwierdzono, że taka możliwość w grę nie może wchodzić<sup>18</sup>. Jak się zdaje, liczono się wówczas ze sztucznymi przeszkodami, utrudniającymi rozwój miasta: 1° w kierunku zachodnim, w związku z zatarasowaniem tego kierunku przez koszary wojskowe, tzw. Świętokrzyskie (dzisiaj — gmach KUL-u) i — od północy ogród miejski wraz z zabudową miasteczka Wieniawy, a — od południa cmentarze chrześcijańskie, 2° z faktem otoczenia miasta niemal z trzech stron, tj. od zachodu, południa i wschodu, posiadłościami feudalnymi donacji T. hr. Rüdiegera<sup>19</sup>.

W tych warunkach, choć nie znajduje to potwierdzenia w zachowanym materiale źródłowym, być może, Bieczyńskiemu nie pozostawało nic innego, jak forsować koncepcję może nienajlepszą, lecz niewiele ustępującą pierwszej. Tak bowiem w przypadku lokalizacji dworca za rogatką lubartowską, jak i za rogatką zamojską trzeba było pokonać naturalne przeszkody w postaci szerokich, zabagnionych dolin rzek. Przeszkody naturalne okazały się łatwiejsze do przewyciężenia aniżeli przeszkody sztuczne, stworzone przez ustrój społeczno-gospodarczy i władze zaborcze. Gdyby te właśnie względy zaciążyły na decyzji wyboru miejsca pod dworzec można by usprawiedliwić Bieczyńskiego, jako autora nienajlepszej koncepcji lokalizacji linii kolejowej i dworca po prawej stronie Bystrzycy<sup>20</sup>. Los jednak spletał autorowi figla. Dworzec kolejowy został zlokalizowany w latach 1875—1877 nie na gruntach folwarku Bronowice, a na gruntach państwowych, przylegających do Piask<sup>21</sup>. W ten sposób wzrosła jeszcze bardziej odległość

<sup>17</sup> K. i T. Wilgatowie: *ju.*, s. 81—82.

<sup>18</sup> S. O[strołęcki]: *ju.*, s. 171.

<sup>19</sup> W. G[iełżyński]: *Sprawy miejskie*. „Kurier”, nr 24 z 31 I 1912; „Lublinianin”, nr 8 z 28 VII 1907.

<sup>20</sup> Obok Bieczyńskiego, z inicjatywą zabudowania terenów po prawej stronie Bystrzycy występował Michał Koźmiński, który na części gruntów powłościańskich wsi Bronowice zbudował młyn i wysunął koncepcję utworzenia osady przemysłowej, zabudowanej domkami robotniczymi, nazwanej od jego imienia „Kośminkiem” (Archiwum Hipoteczne Sądu Powiatowego w Lublinie — cyt. dalej AHSPL — ks. hip. os. Kośminek).

<sup>21</sup> A. Z. (nadesłano): „Kurier Lubelski”, nr 35 z 24 III 1877.

między miastem a dworcem<sup>22</sup>. Zmiana decyzji co do szczegółowej lokalizacji dworca nastąpiła na skutek interwencji wieczystego dzierżawcy folwarku Bronowice i właścicieli rozparcelowanych w międzyczasie, leżących w pobliżu, placów skarbowych. Niewątpliwie chodziło tu o niedopuszczenie do wywłaszczenia gruntów prywatnych, co znalazło poparcie u ówczesnych władz miejskich<sup>23</sup>.

Sprawą lokalizacji centralnego dworca kolejowego zajmowano się jeszcze przy okazji trasowania linii kolejowej Łuków-Lublin, oddanej do eksploatacji w r. 1898<sup>24</sup>. Wychodzono wówczas z założenia, że większe korzyści — głównie ze względu na możliwość zlokalizowania nowych fabryk — przyniesie Lublinowi przeprowadzenie toru kolejowego po zachodniej stronie miasta (przez Czechów, Sławinek) niż po wschodniej stronie miasta (przez Tatary). Rozważając alternatywę pierwszą, wysuwano jeszcze jako ważny argument możliwość zbudowania dworca centralnego za rogatką warszawską i skupienia w nim ruchu pasażerskiego z obu linii. Do realizacji projektu nie doszło, choć projekt techniczny zakładał, że kolej łukowska otrzyma dwa równoległe połączenia z koleją nadwiślańską: jedno od zachodu, drugie od wschodu miasta. To ostatnie właśnie zostało zrealizowane<sup>25</sup>.

Oddanie do eksploatacji dalszych linii kolejowych, jak kolei Dąbrowa Górnicza-Dęblin (1885), czy Brześć-Chełm (1887) odbiło się korzystnie nie tyle na terytorialnym, ile ekonomicznym rozwoju miasta. Szczególnie duże znaczenie miało uzyskanie połączenia (przez Dęblin) z zagłębiem węglowym. Na dalsze połączenia — już z Galicją — czekał Lublin daremnie przez niemal 40 lat<sup>26</sup>. Linie kolejowe: 1° w kierunku Lwowa (ostatecznie przez Rejowiec i Zawadę)<sup>27</sup> i 2° Krakowa (przez Rozwadow) zbudowano (po długich debatach, zwłaszcza gdy chodziło o tor kolejowy w kierunku Lwowa) podczas I wojny światowej<sup>28</sup>.

Uwzględniając nowe tendencje rozwojowe, mianowicie napór ludności żydowskiej, poszukującej po zniesieniu w r. 1862 instytucji getta terenów pod budownictwo, oraz perspektywy przestrzennego zagospodarowania miasta w związku z lokalizacją toru kolejowego i dworca, zleciło miasto opracowanie planu regulacyjnego Michałowi Denarowi, geometrze, który w r. 1874 przedstawił magistratowi właściwie plan

<sup>22</sup> W. D[awid]: *Co pilniejszego?*. „Gazeta Lubelska”, nr 51 z 5 III 1887.

<sup>23</sup> „Kurier Lubelski”, nr 98 z 29 XII 1874, nr 7 z 16 III 1875, nr 12 z 27 III 1875.

<sup>24</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 219 z 28 X 1898.

<sup>25</sup> *Tatary czy Sławinek*. „Gazeta Lubelska”, nr 219 z 4 X 1895; „Gazeta Lubelska” nr 43 z 22 II 1896, nr 3 z 5 I 1898, nr 217 z 19 X 1898.

<sup>26</sup> Aby zaspokoić choć w części potrzeby w zakresie przewozu podróżnych na trasie Lublin—Zamość—Lwów uruchomiono w r. 1911 stałą komunikację samochodową. Eksploatacji linii podjęła się — z inicjatywy Jerzego Zdziechowskiego — Lubelska Spółka Samochodowa, finansowana przez kapitał ziemiański (*Samochody Lublin—Bełzec*. „Ziemia Lubelska”, nr 111 z 24 IV 1911; „Ziemia Lubelska”, nr 146 z 30 V 1911, nr 147 z 31 V 1911, nr 149 z 2 VI 1911; *Z wycieczki wakacyjnej koleją i samochodem*. „Ziemia Lubelska”, nr 287 z 19 X 1911).

<sup>27</sup> H. W[ierc ień s k i]: *Znaczenie Lublina, jako węzła kolejowego*. „Ziemia Lubelska”, nr 179 z 3 VII 1911.

<sup>28</sup> T. B i s s a g a: *Koleje*. Enc. Nauk Polít. T. III, s. 197; W. G[ie ł z y ń s k i]: *O nową kolej*. „Kurier”, nr 113 z 19 V 1911; H. W[ierc ień s k i]: *Kolej żelazna Lublin—Lwów*. „Ziemia Lubelska”, nr 121 z 4 V 1911.

sytuacyjny<sup>29</sup>. Z ciekawszych rozwiązań, obok próby wytrasowania arterii objazdowych — jednej równoległej do Krakowskiego Przedmieścia, łączącej miasteczko Wieniawę z ul. Początkowską (dzisiejszą Staszica), a dalej z placem targowym, a drugiej w przedłużeniu ul. Misjonarskiej (dzisiejszej Szymonowicza) do Ruskiej (od strony wschodniej), pozwalającej ominąć węzeł komunikacyjny na placu przed Krakowską Bramą — wymienić trzeba koncepcję zabudowy okolic dworca. Nie była ona najlepsza. Poza główną ulicą, prowadzącą do dworca autor „planu regulacyjnego” wytyczył dwie dalsze, równoległe ulice, które wobec konieczności wejścia na bagniste łąki doliny Bystrzycy nie zostały zabudowane.

Plan regulacyjny Denara wobec wielu merytorycznych zarzutów chciano najpierw odrzucić; ostatecznie zdecydowano się na wniesienie poprawek. W tej nowej formie plan został ponownie opublikowany<sup>30</sup>. Mimo nazwy plan ten planem regulacyjnym nie był i nim nie został. Miasto, w warunkach liberalnej polityki w stosunku do prywatnych właścicieli gruntów, dysponując skromnymi środkami finansowymi, nie mogło sobie pozwolić na wykup placów i ewentualnie domów, aby w ten sposób zabezpieczyć jego prawidłowy rozwój. Zresztą „plan regulacyjny” nie obejmował przedmieść, a tymczasem żywiołowy rozwój południowej części miasta objął, poza przedmieściem Piaski, (które spośród wszystkich innych przedmieść należących administracyjnie do miasta — jak Czwartek, Kalinowszczyzna i in. — najlepiej się rozwinęło)<sup>31</sup>, dzielnice podmiejskie, należące do powiatu lubelskiego, a mianowicie Bronowice, Kośminek i Dziesiątą.

W dzielnicach tych skoncentrował się stopniowo niemal cały przemysł. Powstały tu nie tylko nowe fabryki, ale przeniosły się zakłady stare z centrum miasta. Większość z nich zlokalizowano w zasięgu linii kolejowej wzdłuż bocznic<sup>32</sup>. Główne pasy zabudowy na tych terenach, to ciągi wzdłuż linii kolejowej: 1° przy ul. Łęczyńskiej na Bronowicach, 2° wzdłuż ul. Krochmalnej na gruntach folwarku Rury Brygidkowskie. Jedynie na Kośminku i Dziesiątej za przejazdem kolejowym budownictwo — przede wszystkim mieszkaniowe — rozwijało się w kierunku wschodnim po obu stronach Czerniejówki. Ale i tu, na przedmieściach ten kierunek rozwoju zależny był od zgody donacji na odstąpienie części gruntów pod budownictwo czy to przemysłowe (cukrownia, rektyfikacja, krochmalnia i częściowo dworzec kolejowy), czy to mieszkaniowe (ciągi ulic: Krochmalnej i Bychawskiej). Rozwój tych dzielnic w kierunku miasta napotykał znów na przeszkody w postaci podmokłych łąk, które odpychały te dzielnice od Bystrzycy, kierując ich zabudowę w przeciwnym kierunku.

Nowe dzielnice, wobec rozczłonowania ich prawobrzeżnym dopływem

<sup>29</sup> *Plan Lublina*. Nakładem S. Arcta w Lublinie, 1875; WAPL, AmL, 7313; „Kurier Lubelski”, nr 60 z 5 VIII 1873.

<sup>30</sup> A. L. Suligowski: *Plan M. Lublina sporządzony według planu regulacyjnego z 1874 dopełniony w 1878 r.*

<sup>31</sup> Przedmieście Lublina „Piaski” porównywano raz do przedmieścia Warszawy — Pragi („Piaski, ta lubelska Praga...”), raz, jak to uczynił Bolesław Prus, do miasta powiatowego („Gazeta Lubelska”, nr 281 z 24 XII 1895; B. Prus: *Notatki z Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 36 z 5 II 1911).

<sup>32</sup> Do r. 1913 urządzono 13 bocznic (Z. Piasecki: *Kronika Lublina*. „Kalendarz Lubelski na rok 1914”, s. 2).



Bystrzycy — Czarniejówką i torem kolei, przeprowadzonym w poziomie terenu, zabudowywały się chaotycznie, bez odpowiednich połączeń komunikacyjnych między sobą, stanowiąc w części odrębne aglomeracje. Wszystkie te przedmieścia łączyła z miastem tylko jedna droga — ulica Zamojska (dzisiaj Buczka), przeciężona, jak często pisano, nadmiernie ruchem już w kilka lat po uruchomieniu kolei. Dlatego występowało kilkakrotnie, po raz pierwszy w r. 1878<sup>33</sup>, z projektem wybudowania drugiej drogi, łączącej rozbudowującą się zachodnią dzielnicę z dworcem i dzielnicami przydworcowymi. Nowa arteria komunikacyjna miała: 1° zbliżyć dwa ośrodki — administracyjno-handlowy z przemysłowym, 2° umożliwić przystosowanie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe. Z projektem budowy drogi, przecinającej dolinę Bystrzycy, wiązano bowiem plan osuszenia podmokłych łąk, które mogłyby stanowić dogodny teren pod zabudowę. Powstrzymałoby się w takim przypadku rozwój zaniedbanych, dalekich przedmieść, nadając jednocześnie „figurze miasta regularne, koliste kształty, zbliżające wszystkie punkty do siebie i ułatwiające wzajemną komunikację”<sup>34</sup>.

Ten, na owe czasy śmiały, rozsądny projekt nie doczekał się w omawianym czasie realizacji. Zbyt długo spierano się czy „nowa droga” ma biec w przedłużeniu ulicy Górnej czy Lipowej, zbyt długo rozważano z jakich funduszków i kto ma finansować koszt budowy. Nie umiano wykorzystać dla zrealizowania projektu takich okazji, jak zainteresowanie się budową drogi władz wojskowych. W końcu, po długich debatach w l. 1907—1908, gdy sprawa budowy arterii komunikacyjnej wydawała się być zupełnie dojrzała do realizacji, nie wytyczono jej nawet w planie regulacyjnym, wykonanym w r. 1912 przez S. Stelmasiewicza<sup>35</sup>.

Plan ten<sup>36</sup>, będący może nie tyle planem regulacyjnym czy urbanistycznym, organizującym przestrzenny układ zabudowy i zagospodarowanie miasta (takiego planu miasto w omawianym czasie w zasadzie nie posiadało)<sup>37</sup>, ile dobrą mapą pomiarową miasta i okolic, został wykonany

<sup>33</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 94 z 16 VIII 1876; G.: *W kwestii nowej drogi*. „Gazeta Lubelska”, nr 189 z 30 VIII 1895.

<sup>34</sup> W. G[iełżyński]: *iw.*, „Kurier”, nr 24 z 31 I 1912.

<sup>35</sup> Pierwszy (z r. 1878) projekt ulicy, łączącej dworzec z dzisiejszą ul. Górną, wykonany przez Pliszczyńskiego, został odrzucony przez władze wojskowe jako minimalistyczny. Ten sam los spotkał II projekt (z r. 1888) tegoż autora. Jeśli w pierwszym przypadku władze wojskowe domagały się wytrasowania ulicy od dworca do ul. Lipowej, to w drugim żądały ponadto poprowadzenia jej aż do koszar Świętokrzyskich (dzisiejszego KUL-u). Dalszych projektów, mimo dyskusji prowadzonych w latach: 1895, 1899, 1908 i 1912, nie opracowano („Gazeta Lubelska”, nr 160 z 23 VII 1886, nr 17 z 23 I 1888; X.: *W kwestii nowej drogi*. „Gazeta Lubelska”, nr 22 z 28 I 1888, nr 23 z 30 I 1888; W. D[awid]: *Do pana „X” w kwestii nowej drogi* (list otwarty). „Gazeta Lubelska”, nr 29 z 7 II 1888; *W sprawie nowej drogi do stacji kolejowej*. „Gazeta Lubelska”, nr 181 z 21 VIII 1895; G.: *W kwestii nowej drogi*. „Gazeta Lubelska”, nr 189 z 30 VIII 1895; Alfa: *Z powodu nowej drogi do stacji kolejowej*. „Gazeta Lubelska”, nr 208 z 20 IX 1895, nr 173 z 14 VIII 1899, nr 227 z 18 X 1899; „Ziemia Lubelska”, nr 144 z 27 V 1908; „Kurier”, nr 137 z 18 VI 1908, nr 6 z 10 I 1912).

<sup>36</sup> WAPL, AmL, 8623.

<sup>37</sup> Jako plan roboczy wykonał plan m. Lublina (w r. 1899) W. Orłowski, nadkonduktor miejski; przy opracowaniu wykorzystał on materiały i plan z r. 1827 (WAPL, AmL, 8623). Drugą wersję tego planu sporządzono w 10 lat później (WAPL, AmL, 9461).

w związku z pracami wstępnymi do przygotowania projektu rozszerzenia granic miasta. Projekt ten podniesiony został jeszcze w r. 1894, kiedy to dwa inne miasta Królestwa (Warszawa i Radom) zdołały wyjednać zgodę władz na włączenie do swych granic administracyjnych części przedmieść<sup>38</sup>.

Projekt nie został zrealizowany, miasto jednak nie zrezygnowało z koncepcji powiększenia swego obszaru. Sprawa nabrała rumieńców dopiero w 15 lat później, gdy magistrat wysunął hasło stworzenia „wielkiego Lublina”, obejmującego — obok starego i nowego miasta — przedmieścia o miejskiej zabudowie, jak Wieniawę z Czechówką, część Rur Brygidzkowskich, część Tatar, Kośminek, Bronowice, Dziesiątą, dzielnicę za cukrownią oraz Tatary-Łąki (rejon ul. Przemysłowej)<sup>39</sup>. Zabiegając o zgodę władz na włączenie przedmieść do miasta, wychodzono z założenia, że pozwoli to na połączenie w całości dzielnic lewo- i prawobrzeżnych, rozwijających się intensywnie, często niezależnie od siebie, zwłaszcza w okresie poważnego rozwoju (po r. 1908) kapitalizmu monopolowego.

Akcja ta, poza rozszerzeniem granic podatkowych miasta w r. 1910<sup>40</sup>, nie doczekała się pomyślnego rozwiązania w omawianym czasie, niemniej, wobec pełnego przygotowania, mogła być podjęta i bez trudu zrealizowana w następnym okresie, podczas przejściowej austriackiej okupacji miasta. W ten sposób otrzymał Lublin postulowane na długo przed wybuchem I wojny światowej nowe granice w r. 1916<sup>41</sup>. Obszar miasta został powiększony z 872,4 ha (798,5 dziesięcin)<sup>42</sup> do 2 691 ha<sup>43</sup>. Współczynnik wzrostu wyniósł zatem 3,1, gdy w tym samym czasie współczynnik wzrostu ludności zamieszkującej to samo terytorium osiągnął liczbę 4,3.

W latach 1874—1875 magistrat zdołał — w trakcie likwidacji stosunków dzierżawnych, przygotowanej merytorycznie przez Bieczynskiego, z wieczystym dzierżawcą folwarku Bronowice — pozostawić w swoim posiadaniu z 151 ha zaledwie 3,1 ha gruntu, na którym w części zlokalizowany był park bronowicki. Zrzekając się praw do Bronowic miasto jednocześnie wyłączyło ze swych granic tę część folwarku, która pozostała przy byłym wieczystym dzierżawcy, oraz grunty powłościańskie<sup>44</sup>. Po tym skomprimowaniu granic obszar miasta w r. 1875 wynosił 790 dziesięcin, tj. 863 ha (1 541,5 morgów), gdy w r. 1860 w granicach miasta znajdowało się 919 dziesięcin, czyli 1 804 morgów<sup>45</sup>. W latach następnych

<sup>38</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 72 z 5 IV 1892, nr 225 z 18 X 1894; J. Luboński: *Monografia historyczna miasta Radomia*. Radom 1907, s. 337.

<sup>39</sup> *Wielki Lublin*. „Kurier”, nr 171 z 29 VII 1911; *Sprawa przyłączenia przedmieść*. „Ziemia Lubelska”, nr 262 z 24 IX 1911; *Wielki Lublin*. „Przegląd Techniczny”, nr 48 z 1910, s. 596.

<sup>40</sup> *Rozszerzenie granic podatkowych Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 322 z 24 XI 1910.

<sup>41</sup> *Powiększenie obszaru miast Lublina, Kielc, Radomia i Piotrkowa*. „Ziemia Lubelska”, nr 522 z 21 X 1916.

<sup>42</sup> WAPL, AmL, 12194.

<sup>43</sup> R. Ślaski: *Kronika m. Lublina*. Maszynopis.

<sup>44</sup> WAPL, AmL, 7317 — folwark Bronowice; „Kurier Lubelski”, nr 69 z 17 VIII 1875.

<sup>45</sup> WAPL, AmL, 10810.

miasto, pod wpływem takich potrzeb, jak konieczność znalezienia gruntów dla gazowni i wodociągów, zwiększyło tylko nieznacznie (o 9,3 ha) swój obszar z 790 do 798,5 dziesięcin (z 863 do 872,3 ha), zajmując część gruntów donacji Rüdiegera <sup>46</sup>.

### III ULICE

Do czasu uformowania się południowej części miasta po prawej stronie Bystrzycy, w rejonie dworca kolejowego i dróg na Zamość i Bychawę, tj. do końca XIX w., rozwój miasta odbywał się w kierunku zachodnim i południowym niezmiernie powoli. Prace regulacyjne prowadzono nie tyle przy wytyczaniu nowych ulic, ile przy regulowaniu ulic starych. Przy tych czynnościach tylko częściowo opierano się na „planie regulacyjnym” z r. 1874, w większości przypadków ubiegano się o akceptację nowych projektów, nierzadko u władz najwyższych.

Największą troską otaczano ulicę Krakowskie Przedmieście, główny kręgosłup komunikacyjny, przebiegający grzbietem wzniesienia śródmiejskiego, oraz ulicę Zamojską. Obie te ulice poszerzano i wyprostowywano. Dla uzyskania odpowiedniej szerokości Krakowskiego Przedmieścia *rozwalono całkowicie (przed r. 1875) mur pokapucyński* <sup>47</sup> i *odcięto* (w r. 1900) część placu Litewskiego <sup>48</sup>. Poszerzono też ulicę na odcinku od ul. Szpitalnej (dzisiejszej Kołłątaja) w kierunku parku <sup>49</sup>. Nie zdołano jednak mimo wysiłków zabezpieczyć całkowicie linii regulacyjnej, zaakceptowanej jeszcze w r. 1840. Ulicę Zamojską poszerzano w r. 1886 <sup>50</sup>. W pasie Krakowskiego Przedmieścia poszerzano jeszcze ulice: Powiatową — dzisiejszą I Armii W.P. (w r. 1884) <sup>51</sup>, Czechowską — dzisiejszą 3-go Maja (1890—1894) <sup>52</sup>, Radziwiłłowską <sup>53</sup> oraz nieznacznie (w r. 1908) Wieniawska <sup>54</sup>.

Większe prace regulacyjne wykonano (w r. 1899) przy ul. Cmentarnej (dzisiejszej Lipowej), co pozwoliło skierować ruch budowlany w kierunku południowym. Ulicę tę znacznie poszerzono, likwidując jednocześnie wał obronny, tzw. „konsumcyjny”, biegnący wzdłuż ul. Cmentarnej w kierunku Bystrzycy, i szańce, służące kiedyś dla celów fortyfikacyjnych. Na miejscu dawnego wału, po zamianie i wykupieniu części gruntów prywatnych, urządzono ulicę — bulwar dla prowadzenia konduktów pogrzebowych <sup>55</sup>. Z dawnych szanów pozostał właściwie tylko jeden — w parku miejskim.

<sup>46</sup> WAPL, AmL, 10810, 12194.

<sup>47</sup> „Kurier Lubelski”, nr 60 z 27 VII 1875, nr 148 z 30 XII 1876.

<sup>48</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 95 z 28 IV 1900.

<sup>49</sup> *Szpeccenie miasta*. „Kurier”, nr 193 z 25 VIII 1911.

<sup>50</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 249 z 11 XI 1885, nr 57 z 15 III 1887.

<sup>51</sup> WAPL, Kancelaria Gubernatora Lubelskiego (cyt. dalej — KGL), 25 b/1885.

<sup>52</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 154 z 19 VII 1890, nr 246 z 14 XI 1894; WAPL, AmL, 7901.

<sup>53</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 108 z 23 V 1892; WAPL, KGL, 18/1897; AmL, 7722.

<sup>54</sup> „Kurier”, nr 51 z 1 III 1908.

<sup>55</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 41 z 22 II 1899, nr 77 z 8 IV 1899, nr 147 z 13 V 1899;

M. A. R[ojnikerowa]: *Ilustrowany przewodnik po Lublinie*. Warszawa 1901, s. 214.

Dużo uwagi poświęcono regulacji ul. Bernardyńskiej, zabudowanej u wlotu od strony Krakowskiego Przedmieścia budynkami klasztorными, a u wylotu kamienią „pod kogutkiem”. Aby ulicę poszerzyć trzeba było przeprowadzić poważne roboty wyburzeniowe. Wybór padł na gmach klasztoru bernardynek, popadający od r. 1864 — po kasacie zakonów — w coraz większą ruinę. Budynki klasztorne rozbierano etapami: najpierw w r. 1888, następnie w r. 1896 — pod ulicę, a w końcu w r. 1903 — pod budownictwo szkolne i mieszkaniowe<sup>56</sup>. Mimo tych prac ulicy nie udało się całkowicie wyprostować. Prowadzono też prace przy regulowaniu ul. Żmigród. Ulicę tę najpierw częściowo zniwelowano, a następnie poszerzono (w r. 1888) przez rozebranie muru poklasztornego bernardynek<sup>57</sup>. W mniejszym już zakresie prowadzono roboty regulacyjne na Starym Mieście, niwelując i plantując (w l. 1874—1876) ul. Rybną<sup>58</sup>, a następnie (w r. 1877) ul. Nadstawną<sup>59</sup>. Poszerzono też wjazd z ul. Kowalskiej na Podzamcze<sup>60</sup>.

Mimo niewątpliwych osiągnięć w zakresie porządkowania i regulacji starych ulic sieć uliczna jako całość pozostawiała wiele do życzenia. Przy wielu ulicach wznoszono kamienice, nie uwzględniając ustalonej w planie regulacyjnym linii zabudowy, co jako pozostałość minionej epoki, widoczne jest do dziś, zwłaszcza na ulicach: Namiestnikowskiej, Górnej i Dolnej. Mniej zajmowano się urządzeniem nowych czy porządkowaniem starych placów. Wyjątkiem był plac Litewski, którego linię zabudowy od strony zachodniej wyznaczono przy porządkowaniu ul. Czechowskiej. W r. 1911 z placu wzdłuż wschodniej jego pierzei poprowadzono (dla ruchu pieszego) ulicę, łączącą Krakowskie Przedmieście z ul. Radziwiłłowską<sup>61</sup>.

Nowych ulic wytyczono niewiele. W rejonie Krakowskiego Przedmieścia trasowano mniej więcej po jednej ulicy na dziesięć lat. Najpierw, około r. 1875, wytyczono ul. gubernatora Liszyna, nazwaną później Gubernatorską (dzisiejsza Kościuszki)<sup>62</sup>. Przebiec tej ulicy zapewniła wprawdzie dostęp do działek nabywcom rozparcelowanego ogrodu pokapucyńskiego, ale nie rozwiązywało problemu komunikacyjnego, ulica bowiem nie uzyskała połączenia z ul. Okopową.

Następną z kolei ulicę — Ogrodową — wytyczono wprawdzie już w r. 1883, ale jako ulicę przelotową urządzono ją dopiero w kilka lat później<sup>63</sup>. Również jako ulicę ślepą wytyczono początkowo (w r. 1894) ul. Sądową<sup>64</sup>.

<sup>56</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 104 z 1 VIII 1888, nr 91 z 22 IV 1896; WAPL, KGL, 18/1897; H. Gawarecki, C. Gawdzik: *Lublin*. Lublin 1959, s. 68; WAPL, AmL, 7735.

<sup>57</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 92 z 28 IV 1888; WAPL, AmL 7360, 7393, 7526.

<sup>58</sup> „Kurier Lubelski”, nr 68 z 20 VI 1876, nr 148 z 30 XII 1876; J. Detmerski: *Kronika miejscowa. Ulice*. „Kalendarz Lubelski” na rok 1875, s. 8; WAPL, AmL, 7301.

<sup>59</sup> „Kurier Lubelski”, nr 112 z 2 X 1877.

<sup>60</sup> WAPL, KGL, 71/1877.

<sup>61</sup> „Kurier”, nr 251 z 2 XI 1911.

<sup>62</sup> G. Weryński: *Krakowskie Przedmieście i ulice nowego Lublina*. „Gazeta Lubelska”, nr 84 z 15 IV 1886.

<sup>63</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 16 z 22 I 1886; *Głosy z miasta*. „Gazeta Lubelska”, nr 73 z 7 IV 1892; WAPL, KGL, 25 b/1885; AmL, 7467, 8030.

<sup>64</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 149 z 12 VI 1894.

Najpoważniejszym poczynaniem urbanistycznym było jednak wytyczenie ul. Szopena. Po raz pierwszy sprawę przebicia tej ulicy podniesiono w r. 1887, wrócono do tej koncepcji w r. 1892, ale ostatecznie wyznaczono ulicę dopiero około r. 1908<sup>65</sup>. W trzy lata później wytrasowano jeszcze ul. Hipoteczną<sup>66</sup>, a po drugiej stronie Krakowskiego Przedmieścia ul. Krótką.

W obrębie miasta, w rejonie ul. Zamojskiej, wyznaczono z inicjatywy Adama Wojdalińskiego, zainteresowanego w korzystnej sprzedaży placów, ulice: Miłą, Rusałka i Nowozamojską (Wesołą)<sup>67</sup>. Nie potrafiiono jednak wytyczyć na gruncie zaprojektowanego w „planie regulacyjnym” z r. 1874, ważnego ciągu ulicznego wschód-zachód, łączącego Wieniawę z placem targowym przy ul. Świętoduskiej (dzisiejszej H. Sawickiej), ani też ciągu północ-południe, zaprojektowanego po stronie wschodniej miasta. Z pierwszej koncepcji pozostał jedynie fragment (z r. 1890) w postaci ul. Karmelickiej<sup>68</sup>.

Nie udało się natomiast w omawianym czasie wejść z budownictwem mieszkaniowym na tereny szpitala wojskowego (dawniej klasztoru wizytek) w obrębie ulic Szpitalnej, Namiestnikowskiej, Okopowej i Szopena, choć taki projekt (w r. 1911) — w związku z alternatywą sprzedaży obiektu — był podnoszony. Opinia publiczna domagała się wyeliminowania jako ewentualnych nabywców spekulantów<sup>69</sup>, aby w ten sposób poprzez aparat władz miejskich zabezpieczyć na tych terenach celowe i racjonalne zaplanowanie układu ulic, skwerów i placów budowlanych, co realizuje się dopiero za naszych czasów.

W tym samym czasie, gdy w pasie zabudowy Krakowskiego Przedmieścia, pozostawało wiele wolnych placów budowlanych<sup>70</sup>, zabudowywały się przedmieścia w południowej części miasta. Na skutek spekulacji terenami podmiejskimi tworzono tam gęstą sieć wąskich uliczek z nadmierną liczbą parceli budowlanych. Z trzech przedmieść, tj. Bronowic<sup>71</sup>, Kośminka i Dziesiątej, najgorzej urządzono dzielnicę Bronowice, gdzie wytyczono pomiędzy Łęczyńską a Bronowicką wiele wąskich uliczek o szerokości zaledwie 6 do 8 m<sup>72</sup>. Nie lepiej urządzono ulicę Przemysłową<sup>73</sup> i sąsiednie, w pasie zabudowy ul. Zamojskiej. Ulica Przemysłowa pozostawała już poza granicami administracyjnymi miasta. Grunty od ulicy Misjonarskiej aż do Bystrzycy, jak również częściowo od ul. Rusałki (niemal) do Bystrzycy od strony Krakowskiego Przedmieścia

<sup>65</sup> D[a w i d]:*Co pilniejszego?*. Cz. III, „Gazeta Lubelska”, nr 61 z 19 III 1887, nr 14 z 22 I 1892; „Kurier”, nr 137 z 18 VI 1908.

<sup>66</sup> „Kurier”, nr 171 z 29 VII 1911.

<sup>67</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 101 z 9 V 1901.

<sup>68</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 234 z 24 X 1887, nr 144 z 8 VII 1890; „Kurier”, nr 168 z 26 VII 1910.

<sup>69</sup> *W palącej sprawie miejskiej*, „Ziemia Lubelska”, nr 42 z 11 II 1911.

<sup>70</sup> W. D[a w i d]: jw., „Gazeta Lubelska”, nr 61 z 19 III 1887.

<sup>71</sup> Nieznany autor ciekawego artykułu pt. *W palącej sprawie miejskiej* pisał: „(Bronowice) położone obok dużego ogrodu i nad rzeką mogłyby być b. ładną dzielnicą, a są stkiem cuchnących budynków, stawianych bez planu i wbrew zdrowemu rozsądkowi” („Ziemia Lubelska”, nr 42 z 11 II 1911).

<sup>72</sup> Jedną z nich nazwano — Skibińską — od nazwiska właściciela placów Wład. Skibińskiego.

<sup>73</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 285 z 17 X 1911.

należały do gminy Wólka. Miasto — w tej sytuacji — nie było w stanie ingerować w sprawy zabudowy przedmieść ściśle z nim związanych. Co więcej! W warunkach wolnej konkurencji miasto nie mogło się utrzymać jako kontrahent przy pertraktacjach z właścicielem nadbystrzyckich łąk Wł. Graffem o ich kupno za cenę przekraczającą 100 000 rb. Łąki nadbystrzyckie dostały się więc w ręce spekulantów, którzy w r. 1913 przedstawili plan ich zabudowy i zagospodarowania. Projekt ten na szczęście został zrealizowany tylko częściowo<sup>74</sup>.

Niemal zupełnie udanym poczynaniem urbanistycznym było wytyczenie w r. 1908 kilku ulic w trójkącie zawartym między ulicami Okopową, Cmentarną a Namiestnikowską. Mimo że teren ten leżał w obrębie wałów konsumcyjnych, administracyjnie podlegał gminie Konopnica. Poza miastem również znajdowały się grunty chłopskie położone pomiędzy ulicami: dzisiejszą Świerczewskiego, Graniczną i Namiestnikowską. We wspomnianym wyżej trójkącie przedłużono ul. Szopena oraz wytyczono nowe ulice: Konopnicką, Orlą, Solną i Kruczą. Ta ostatnia została zaprojektowana jako ulica ślepa. Zarówno w układzie ulic, jak i w ich szerokości przebiegał interes właściciela donacji T. hr. Rüdiewera, zainteresowanego w sprzedaniu największej ilości działek donacji, którą zręcznie i z korzyścią dla siebie parcelował, wyrównując ubytek przez dokupienie sąsiadujących z nią mająteczków np. Prawiednik<sup>75</sup>. Nie został, mimo okazji, racjonalnie wytyczony plac przy zbiegu pięciu ulic, dziś nieoficjalnie nazywany placem Gwiazdy.

Jako odrębny problem wysuwano raz po raz, zwłaszcza przy okazji sporządzania planów regulacyjnych miasta, czy trasowania nowych ulic, sprawę ich nazewnictwa. W latach siedemdziesiątych zajmowano się tym dwukrotnie, raz przy sporządzaniu planu miasta przez Denara, drugi raz z okazji wprowadzania do planu poprawek. Tak na pierwszym, jak i na poprawionym planie znalazły się nazwy ulic, których opinia nie chciała akceptować, mianowicie odmawiano nazywania Ewangelickiej — ulicą Wieniawską, Bonifraterskiej — ulicą św. Jana, a Probstwa — ulicą Zarzecze<sup>76</sup>.

Do sporów o pryncypialnym znaczeniu doszło dopiero wtedy, gdy w r. 1874 pojawił się ze strony carskich urzędników wniosek o przemianowaniu 21 ulic na nazwy brzmiące obco, np. w miejsce: Powiatowej — Sobornaja, Początkowskiej — Brestskaja, Podwale — Podolskaja itd. Akcji położył kres gubernator, uznając za „bezsensowne” proponowane nazwy. Sprawa przemianowania w sposób generalny ulic miasta podniesiona została, ale też bezskutecznie, jeszcze w r. 1878<sup>77</sup>.

W latach następnych prowadzono akcję nadawania nazw ulicom lub

<sup>74</sup> Nabywcami łąk nadbystrzyckich w r. 1912 zostali: Schönbrum i Braffmannowie. Ich plan zagospodarowania łąk przewidywał: wytrasowanie 28 ulic, wyznaczenie 600 placów pod domy mieszkalne, 8 placów pod fabryki oraz zarezerwowanie aż... 12 morgów gruntu pod ogród spacerowy (AHSP, Ks. hip. Tatary — Łąka 35; W. G[ie]ł[ę]ń[ski]: *Sprawy miejskie*. „Kurier”, nr 24 z 31 I 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 273 z 6 X 1913, nr 276 z 9 X 1913).

<sup>75</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 198 z 22 VII 1908; *W sprawie nowej dzielnicy miejskiej*. „Ziemia Lubelska”, nr 202 z 26 VII 1908.

<sup>76</sup> A. L. Suligowski: *Plan M. Lublina (...)* z 1874 r., dopełniony w 1878 r.

<sup>77</sup> WAPL, Aml, 7313.

przemianowania w wąskim zakresie. Np. nazwy: Foksal (dzisiejsza 1-go Maja), Bychawska, Plac Bychawski czy Fabryczna (dzisiejsza Armii Czerwonej) wprowadzono dopiero w r. 1904<sup>78</sup>. Nazwę Szopena nadano w r. 1911, do tego czasu ulicę tę nazywano Jagiellońską<sup>79</sup>. Najwięcej kłopotu nastęrczała sprawa nazwy ulicy Ewangelickiej i Wieniawskiej; najpierw nazywano te ulice: Nowowieniawską i Starowieniawską, ponieważ opinia nie uznawała tych nazw, w r. 1904 przemianowano je na Wieniawską Dużą i Wieniawską Małą; przywrócono dawne nazwy dopiero w r. 1912<sup>80</sup>. Przemianowano też ulicę Cmentarną (nazywaną najpierw Grobową) na ulicę Lipową (w r. 1909). Zmiany tej dokonano na prośbę mieszkańców, którzy skarżyli się, że nie chcą za życia mieszkać przy ul. Cmentarnej<sup>81</sup>.

Mimo pewnych prac w zakresie nazewnictwa sprawa ta pozostawała wciąż otwartą. W końcu, w r. 1912 zdecydowano się na uporządkowanie nazewnictwa ulic. Spośród 94 ulic oficjalnie zarejestrowanych opatrzone nazwami 40<sup>82</sup>. Nie znaczy to bynajmniej, że miasto powiększyło tak wydatnie liczbę ulic. Spis ulic wymieniał bowiem i ulice nowe, i ulice od dawna istniejące.

Na uwagę zasługuje nadanie nazw ulicom nowym. W śródmieściu otrzymały je: Ogrodowa (nazwą tą oznaczono jeszcze w osiemdziesiątych latach ul. Powiatową)<sup>83</sup>, Sądowa, Krótka, Zielna, Czysta i Cicha; w rejonie ul. Zamojskiej: Miedziana i (romantycznie brzmiące) Rusałka i Wesoła<sup>84</sup>; na Kalinowszczyźnie i Czwartku: Okólna, Chłodna i Obywatelska. Nazwy nadano też ulicom istniejącym od dawna, a urzędowo nie nazwanym, np. w śródmieściu Jasna (nazywana uprzednio Tylną)<sup>85</sup>, Spokojna i Szkolna (— od gmachu Szkoły Lubelskiej), w rejonie miasta żydowskiego Wąska, Mostowa, Wysoka, Krzywa, Floriańska, Towarowa i Niska.

Nadano też nazwy ulicom, które od dziesiątków lat nosiły „oficjalne”, jak się zdaje, później zapomniane nazwy. I tak Targową nazwano ulicą Prosta, Przejazd (boczna Namiestnikowskiej) — ulicą Graniczną, Kościelną — ulicą św. Mikołaja, Przechodnią (dawniej Komediálną) — ulicą Kozią.

W pewnej liczbie przypadków usankcjonowano tylko stare, często nawet średniowieczne nazwy, jak Czwartek, Kalinowszczyzna, Sierakowszczyzna, Słomiany Rynek, Białkowska Góra, Augustiańska, Sienna, Tatarska, Browarna, Sieroca oraz w obrębie śródmieścia Górna, odno-

<sup>78</sup> Akceptując w zasadzie proponowane przez mieszkańców Piask nazwy ulic, odmówiono nazwania — Wolską — odcinka ulicy od mostu na Bystrzycy do placu Bychawskiego — od nazwiska fabrykanta maszyn rolniczych — M. Wolskiego (WAPL, AmL, 9022).

<sup>79</sup> „Kurier”, nr 117 z 24 V 1911.

<sup>80</sup> WAPL, AmL, 8458, 9022, 9461; „Gazeta Lubelska”, nr 24 z 1 II 1897.

<sup>81</sup> WAPL, AmL, 9461; „Ziemia Lubelska”, nr 319 z 22 XI 1913.

<sup>82</sup> WAPL, AmL, 9461; „Ziemia Lubelska”, nr 313 z 13 XI 1912; *Nazwy nowych ulic*. „Ziemia Lubelska”, nr 318 z 18 XI 1912.

<sup>83</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 16 z 22 I 1883.

<sup>84</sup> Przeciwno wprowadzeniu nazw Rusałka i Wesoła oponował A. Wojdaliński, domagając się pozostawienia, w stosunku do urządzonych przez niego ulic, nazwy (od jego nazwiska) — Wojdalińska (WAPL, AmL, 9461).

<sup>85</sup> *Plan m. Lublina z r. 1899* (WAPL, AmL, 8623).

sząc je niekiedy do nowych odcinków ulic. Z drugiej strony pewne odcinki ulic oznaczono nowymi nazwami, np. część ulicy Czechowskiej nazwano ul. Chmielną (— od siarkowni chmielu), część Ponigwody — ulicą Wiejską. Nazwę — Czechowska rozciągnięto natomiast na przedłużenie tej ulicy ku Czechówce.

Po tym generalnym uporządkowaniu nazw ulic w mieście pewne zmiany w nazewnictwie przyniosła dopiero I wojna<sup>86</sup>.

#### IV MOSTY

Rozwój miasta po prawej stronie Bystrzycy i lewej stronie Czechówki wymagał budowy odpowiednich połączeń mostowych, usprawniających ruch kołowy i pieszy. Nowych mostów z braku środków finansowych nie budowano, koncentrując cały wysiłek na poszerzeniu i unowocześnieniu 6 mostów starych.

Most żelazno-betonowy o silnej konstrukcji, zdolnej wytrzymać projektowany w pierwszych latach XX w. ruch tramwajowy, zbudowano najpierw (w l. 1903—1904) na Czechówce, przy ul. Lubartowskiej<sup>87</sup>. W kilka lat później (w r. 1908) wzniesiono most żelazno-betonowy na Bystrzycy, przy trakcie na Łęczną<sup>88</sup>, a w roku następnym oddano do eksploatacji most — również żelazno-betonowy — na Bystrzycy, łączący miasto z dworcem i traktami na Zamość i Bychawę<sup>89</sup>. Dwa ostatnie mosty wzniesione zostały na miejscach drewnianych, bardzo wąskich i słabych, z wielkim trudem obsługujących wzmoczony ruch kołowy<sup>90</sup>.

Unowocześnienie trzech podstawowych mostów, choć poważnie usprawniało komunikację śródmieścia z dzielnicami położonymi poza rzekami, nie rozwiązywało jeszcze ostatecznie problemu. Miasto nadal odczuwało brak drugiej arterii (wraz z mostem), łączącej śródmieście

<sup>86</sup> W r. 1916, z okazji 125-lecia Konstytucji 3-go Maja przemianowano ulice: Czechowską na ulicę 3-go Maja i część Szpitalnej na ulicę Kołłątaja. W roku następnym przemianowano: z okazji setnej rocznicy zgonu Kościuszki — Gubernatorską na ul. Kościuszki, z podobnej okazji (90-lecia zgonu Staszycy) — Początkowską na ul. Staszycy, a w końcu z okazji 600 rocznicy Lublina — plac przed Bramą Krakowską, nazywany też Królewskim, na plac Króla Łokietka („Głos Lubelski”, nr 120 z 3 V 1916; „Ziemia Lubelska”, nr 518 z 16 X 1917; „Głos Lubelski”, nr 226 z 17 VIII 1917).

<sup>87</sup> Roboty konstrukcyjne prowadziła firma warszawska — Arnold Bronikowski za sumę 15 000 rb, z czego 3 000 rb pokrył koncesjonariusz tramwajów elektrycznych. W trakcie budowy most dwukrotnie zawalił się, co spowodowało oddanie go do eksploatacji z rocznym opóźnieniem („Gazeta Lubelska”, nr 234 z 27 X 1903, nr 199 z 15 IX 1904; WAPL, KGL, 17/1904).

<sup>88</sup> „Kurier”, nr 136 z 17 VI 1908.

<sup>89</sup> „Kurier”, nr 110 z 15 V 1909; „Ziemia Lubelska”, nr 156 z 10 VI 1909; WAPL, AmL, 11982.

<sup>90</sup> Autorem projektów i wykonawcą mostów — systemu „Hennebique” — był inż. Marian Lutosławski z Warszawy. Most na Bystrzycy do dworca, w przeciwieństwie do mostu na Kalinowszczyźnie, otrzymał, poza większymi wymiarami, efektowną balustradę i gotyckie obeliski oraz odpowiedni od strony dworca podjazd. Koszty budowy obu tych mostów (mostu na Kalinowszczyźnie — 24 000 rb, mostu do dworca — 32 375 rb) nie obciążły całkowicie finansów miasta, gdyż pokryte zostały z kredytów drogowych, gubernialnych (*Nowy most*. „Ziemia Lubelska”, nr 166 z 19 VI 1908, nr 192 z 16 VII 1908, nr 110 z 23 IV 1909; *Most na ul. Zamojskiej*. „Ziemia Lubelska”, nr 130 z 14 V 1909; WAPL, AmL, 11982).



z dworcem, zbudowanej dopiero w okresie międzywojennym. Unowocześnienie mostu na Kalinowszczyźnie miało wpłynąć korzystnie na aktywizację tej, zaniedbanej gospodarczo dzielnicy, upatrzonej przez władze miejskie na teren (począwszy od r. 1908) siedmiodniowych jarmarków<sup>91</sup>.

Innym przedsięwzięciem, usprawniającym ruch drogowy w mieście, była budowa tunelu pod torami kolejowymi przy ul. Bychawskiej. Z projektem budowy tunelu wystąpił (w r. 1911) zarząd kolei. Roboty ziemne rozpoczęto w lipcu 1914 r.; wobec wybuchu wojny prac przy tunelu nie zakończono, a wykopany już częściowo tunel (w r. 1915) zasypano<sup>92</sup>. Tę podstawową inwestycję otrzymało miasto dopiero w okresie międzywojennym.

## V BRUKI

Zarówno stare, jak i nowe ulice Lublina wymagały albo przebudowy i unowocześnienia, albo położenia nowej nawierzchni. Wysiłki miasta na tym odcinku — choć widoczne — nie rozwiązywały nigdy całkowicie problemu. Wiele ulic pozostawało wciąż nie urządzonych bądź nie zabrukowanych.

Jednym z większych przedsięwzięć było „wyszosowanie” w r. 1873 ul. Kalinowszczyzna. Jak bardzo było ono potrzebne dowodzi fakt wzniesienia na pamiatkę na przeciwko kościoła augustianów kolumny z odpowiednim napisem<sup>93</sup>. W kilka lat później pokryto szosą nowy odcinek ulicy, prowadzący od dzisiejszego placu Bychawskiego do dworca kolejowego. W śródmieściu prowadzono prace przy urządzeniu ulic: Szpitalnej i Kapucyńskiej. Pierwszą zabrukowano w r. 1882<sup>94</sup>, drugą w r. 1884<sup>95</sup>. Niewielkie prace wykonano też w rejonie miasta żydowskiego, brukując ulice: Nadstawną, Ruską i Podwale<sup>96</sup>.

W następnych latach, wobec niedostatecznej trwałości — zwłaszcza na ruchliwych ulicach — nawierzchni wykonanych z szutru, zaprzestano na ogół szosowania, przechodząc do szerszego stosowania bruków. Bruki (z polnego granitu) kładzono zarówno na ulicach uprzednio szosowanych, jak i na ulicach nie zabrukowanych.

Z ulic szosowanych zabrukowano najpierw (1885—1886) ul. Zamojską<sup>97</sup>, a następnie ul. Lubartowską<sup>98</sup>. W ten sposób, dwie (obok Krakowskiego Przedmieścia, zabrukowanego wcześniej) ważne arterie komunikacyjne otrzymały twarde nawierzchnie już w 10 lat po uruchomieniu

<sup>91</sup> „Kurier”, nr 137 z 18 VI 1908.

<sup>92</sup> „Kurier”, nr 205 z 9 I 1911, nr 129 z 11 VI 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 23 z 7 V 1914, nr 76 z 1 VII 1914, nr 64 z 5 III 1915.

<sup>93</sup> „Decem saecula speravere viam strātam Kalinovscianam Anno 1873 Constructon Justore Antonio Lancer” (w tłumaczeniu: Dziesięć wieków czekało na drogę Kalinowską...); J. Detmerski: *Kronika miejscowa*. „Kalendarz Lubelski” na rok 1875, s. 8.

<sup>94</sup> WAPL, KGL, 163/1879, 114/1883.

<sup>95</sup> „Gazeta Lubelska”, r 119 z 29 V 1884.

<sup>96</sup> WAPL, AmL, 10875, 10882, 10890, 10968.

<sup>97</sup> WAPL, KGL, 224/1886, 203/1887; „Gazeta Lubelska”, nr 252 z 7 XI 1884, nr 249 z 11 XI 1885, nr 94 z 29 IV 1886.

<sup>98</sup> WAPL, KGL 224/1886, 203/1887; „Gazeta Lubelska”, nr 193 z 4 IX 1885.

kolei. Podnoszono wprawdzie sprzeciwy co do celowości zamiany szos na bruki, ale z opiniami tymi nikt się nie liczył. Z ulic nie szosowanych zabrukowywano ulice boczne, wychodzące z Krakowskiego Przedmieścia ku Czechówce, jak Poczętkowską, Czechowską, Ewangelicką i Wieniawską<sup>99</sup> oraz wychodzące ku Bystrzycy, jak Gubernatorską i Cmentarną. Większość prac brukarskich prowadzono etapami, kładąc bruki na pewnych odcinkach ulic, jak w przypadku Czechowskiej, czy Poczętkowskiej (dzisiejszej Staszica). Tę ostatnią zabrukowano całkowicie dopiero w r. 1897<sup>100</sup>. Większe prace brukarskie prowadzono na ul. Cmentarnej, którą zabrukowano, urządzając jednocześnie bulwar w r. 1899<sup>101</sup>. Ulicę Wieniawską dobrukowywano w r. 1898<sup>102</sup>.

Układano też bruki na ulicach mniej uczęszczanych, jak Bonifraterska — w r. 1886<sup>103</sup>, Żmigród — w r. 1889<sup>104</sup>, Jateczna — w r. 1899<sup>105</sup> oraz Okopowa — w r. 1900<sup>106</sup>. Niezależnie od prac, polegających na zabrukowywaniu nowych ulic, prowadzono prace przy przebrukowywaniu zniszczonych nawierzchni. Największe w tym zakresie roboty wykonano przy przebudowie Krakowskiego Przedmieścia (1882), Namiestnikowskiej (1888) i Zamojskiej (1900).

Pod koniec ubiegłego stulecia zgodnie oceniono, że stan bruków tak pod względem ilości — (przyjmowano, że powierzchnia ulic zabrukowanych, utrzymywanych zarówno przez miasto, jak i państwo, wynosiła w tym czasie — 55 000 sążni kw. (250 365 m<sup>2</sup>)<sup>107</sup> — jak i jakości, nie był zadowalający. W tym stanie rzeczy władze miejskie zdecydowały potraktować sprawę bruków, jako jeden z podstawowych problemów gospodarki komunalnej miasta. W wyniku podjętej akcji zdołano wydatnie zwiększyć — i to na stałe — środki na konserwację i nowe bruki (z 6 000 rb — w r. 1899 do 16 000 rb — w r. 1901)<sup>108</sup>, powołując jednocześnie (w r. 1900) komitet do spraw naprawy bruków<sup>109</sup>. Nie udało się natomiast, mimo starań, wyjednać zgody władz centralnych na zorganizowanie własnego zakładu, specjalizującego się w prowadzeniu robót brukarskich. Musiano więc korzystać z usług przedsiębiorców, oddających przyjęte w drodze przetargów roboty w stanie nie zawsze najlepszym. Panował pogląd, że nowe bruki już po roku ulegają zepsuciu głównie z powodu użycia kiepskiego materiału i niedbałego wykonania<sup>110</sup>. Swoją drogą brak na miejscu odpowiedniej bazy materiałowej ciążył wyraźnie na wyposażeniu miasta w pełni wartościowe nawierzchnie.

Większe środki, jakimi dysponował od r. 1900 magistrat, pozwoliły znacznie poszerzyć front robót brukarskich. Wprawdzie corocznie duży

<sup>99</sup> WAPL, KGL, 213/1884; „Gazeta Lubelska”, nr 127 z 18 VI 1883, nr 161 z 28 VII 1883.

<sup>100</sup> WAPL, KGL, 17/1898; „Gazeta Lubelska”, nr 44 z 25 II 1897.

<sup>101</sup> WAPL, KGL, 17/1900.

<sup>102</sup> WAPL, AmL, 8428.

<sup>103</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 145 z 6 VII 1886.

<sup>104</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 192 z 30 VIII 1889.

<sup>105</sup> WAPL, AmL, 8548.

<sup>106</sup> WAPL, AmL, 8549.

<sup>107</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 158 z 24 VII 1897.

<sup>108</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 109 z 21 V 1902.

<sup>109</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 55 z 9 III 1900, nr 192 z 3 IX 1902.

<sup>110</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 192 z 3 IX 1902.

odsetek środków musiano przeznaczyć na konserwację bruków, to jednak w ostatnich latach przed wybuchem I wojny zdołano zabrukować kilka ulic, a na kilku ulicach bruki unowocześnić. Nowe bruki położono na placu Bychowskim — w r. 1900<sup>111</sup> i ul. Bychowskiej — w r. 1911 oraz Foksal — w latach 1909—1910<sup>112</sup>. Pokryto też nawierzchnią „z kocich łbów” ulice: Tatarską — w r. 1901<sup>113</sup>, św. Mikołaja i Unicką — w r. 1902<sup>114</sup>, a przede wszystkim ul. Kalinowszczyzna — w r. 1906<sup>115</sup>. Prowadzono też prace brukarskie na ulicach: Misjonarskiej (1905), Wieniawskiej (1908), Ogrodowej (1909), Szewskiej (1911) oraz Namiestnikowskiej (1912)<sup>116</sup>. Zabrukowanie tych ulic pozwoliło w dużej mierze usprawnić ruch komunikacyjny, zwłaszcza, że kilka z nich stanowiło ważne arterie wylotowe z miasta.

Prace w zakresie unowocześnienia nawierzchni podjęto w r. 1899, kładąc na części ul. Radziwiłłowskiej przed pałacem gubernatora nowy materiał brukarski — klinkier, sprowadzony z klinkiarni w Zamościu. W roku następnym klinkierem pokryto tytułem próby część Krakowskiego Przedmieścia na przeciwko kościoła św. Ducha<sup>117</sup>. Ponieważ próby wypadły korzystnie, przystąpiono do kładzenia klinkieru na części Krakowskiego Przedmieścia do ul. Kapucyńskiej. Prace te wykonano dopiero w r. 1908, dzięki wykorzystaniu materiału, pochodzącego z miejscowej, nowo uruchomionej klinkiarni<sup>118</sup>. W latach następnych położono klinkier (częściowo) na Początkowskiej (1908), Kapucyńskiej (1909), (częściowo przed teatrem i gimnazjum) na Namiestnikowskiej (1909) oraz (częściowo) na Bernardyńskiej (1911)<sup>119</sup>. Na głównej arterii komunikacyjnej, po której przewożono ciężary (ulice: Foksal i Zamojska), projektowano w r. 1911 ułożyć kostkę granitową. Wobec wysokiego kosztu modernizacji tych ulic od projektu odstąpiono<sup>120</sup>.

Mimo zaangażowania nieco większych środków na roboty brukarskie, wiele ulic pozostawało nadal nie uporządkowanych i nie zabrukowanych. Daremnie upominali się o bruki mieszkańcy ulic: Górnej, Dolnej, Szopena, Czwartek i in. Najgorzej jednak pod względem uporządkowania przedstawiała się sytuacja na przedmieściach, gdzie jakie takie bruki położono (w r. 1894) na ulicy, prowadzącej do cukrowni<sup>121</sup> oraz (w r. 1898) na ulicy prowadzącej do cementowni (dzisiejszej Łęczyńskiej)<sup>122</sup>. Wszystkie pozostałe ulice tak na Bronowicach, jak i na Kośminku, czy Rurach Brygidzkowskich nie doczekały się przed r. 1915 uporządkowania i unowo-

<sup>111</sup> WAPL, KGL, 17/1901.

<sup>112</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 152 z 6 VI 1911; WAPL, AmL, 9259, 9324, 9325 i 9369.

<sup>113</sup> WAPL, KGL, 17/1902.

<sup>114</sup> WAPL, KGL, 17/1903; „Gazeta Lubelska”, nr 127 z 14 VI 1902.

<sup>115</sup> WAPL, KGL, 43 b/1907; „Kurier”, nr 193 z 24 VIII 1909.

<sup>116</sup> WAPL, KGL, 16/1906; „Ziemia Lubelska”, nr 191 z 15 VII 1908, nr 111 z 24 IV 1909, nr 278 z 11 X 1912.

<sup>117</sup> WAPL, KGL, 17/1900; „Gazeta Lubelska”, nr 173 z 14 VIII 1899, nr 159 z 23 VII 1901.

<sup>118</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 220 z 13 VIII 1908.

<sup>119</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 220 z 13 VIII 1908; „Kurier”, nr 219 z 25 IX 1908, nr 168 z 26 VII 1909, nr 151 z 6 VII 1911.

<sup>120</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 227 z 18 X 1899; „Kurier”, nr 240 z 19 X 1911.

<sup>121</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 207 z 25 IX 1894.

<sup>122</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 215 z 12 X 1898.

czeństwa, choć w tym kierunku podjęto już pewne kroki, a nawet rozpoczęto tu i ówdzie prace brukarskie<sup>123</sup>.

Racjonalne na owe czasy urządzenie ulic następczo dużo trudności. Ulice służyły bowiem nie tylko dla ruchu kołowego i pieszego, ale, wobec braku kanalizacji i kanałów burzowych, do odprowadzania (przynajmniej częściowego) nieczystości i wód deszczowych. Zachodziła potrzeba urządzania głębokich rynsztoków, często rowów, a nad nimi drewnianych mostków, umożliwiających wygodne przejście z jednej strony ulicy na drugą. Utrzymanie mostków w stanie zdającym do użytku kosztowało miasto dużo pieniędzy<sup>124</sup>.

Dla ruchu pieszego urządzano chodniki, nigdy ich jednak nie było za dużo. Jako materiał wykorzystywano płyty kamienne, cegłę, asfalt, płyty betonowe oraz deski<sup>125</sup>. Chodniki asfaltowe poczęto urządzać w Lublinie już w latach sześćdziesiątych, a na dobre od r. 1869. Przez niemal 20 lat ten typ chodnika na głównych ulicach miasta był dominujący. Propagatorem tego materiału oraz wykonawcą był inż. J. Sporny z Warszawy<sup>126</sup>. Płyty betonowe pojawiły się po raz pierwszy w r. 1900<sup>127</sup>. Ze względu na niski koszt produkcji materiał ten już po kilku latach przyjął się niemal powszechnie<sup>128</sup>. Tylko na kilku ulicach (Czechowska, Szopena, Dolna i in.), jako chodnik służyły pomosty z desek<sup>129</sup>.

## VI. BUDOWNICTWO

Pod względem zabudowy miasto czyniło wyraźne postępy, choć ruch budowlany cierpiał pod wpływem zjawisk koniunkturalnych na ustawiczne zakłócenia. Po okresie ożywienia, „gorączki budowlanej”, trwającej w każdym dziesięcioleciu po kilka lat, następował okres zastoju, martwoty, związany z fazami recesji i depresji kapitalistycznego cyklu gospodarczego.

W latach siedemdziesiątych, przed oddaniem do eksploatacji kolei, ruch budowlany koncentrował się wokół starego miasta. Pod wpływem ruchu migracyjnego ludności żydowskiej — z tzw. starego do nowego miasta — zabudowywała się ulica Nowa, Świętoduska, Krakowskie Przedmieście, Kapucyńska i Gubernatorska<sup>130</sup>. Na Krakowskim Przedmieściu ruch budowlany nie wychodził jeszcze poza ul. Gubernator-

<sup>123</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 221 z 13 VIII 1913; nr 266 z 28 IX 1913, nr 120 z 2 V 1914; „Życie Lubelskie”, nr 78 z 3 VII 1914.

<sup>124</sup> WAPL, KGL, 17/1903, 17/1904, „Ziemia Lubelska”, nr 38 z 7 II 1911.

<sup>125</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 188 z 30 VIII 1887.

<sup>126</sup> WAPL, AmL, 25b — protokoły posiedzeń Rady Miejskiej 1862—1863; „Kurier Lubelski”, nr 50 z 14 V 1869, nr 42 z 31 V 1872, nr 112 z 2 X 1877; „Gazeta Lubelska”, nr 192 z 3 IX 1885, nr 231 z 19 X 1886; Inż. Józef Sporny. „Kurier Codzienny”, z 30 VII 1888.

<sup>127</sup> Przed posesją P. Ossowskiego przy ul. Foksal („Gazeta Lubelska”, nr 224 z 10 X 1900).

<sup>128</sup> WAPL, KGL, 17/1904; „Ziemia Lubelska”, nr 233 z 26 VIII 1909.

<sup>129</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 76 z 10 IV 1883; „Ziemia Lubelska”, nr 313 z 14 XI 1911.

<sup>130</sup> „Kurier Lubelski”, nr 90 z 19 XI 1872, nr 65 z 25 VIII 1874, nr 86 z 10 XI 1874, nr 92 z 19 VIII 1876, nr 105 z 15 IX 1877; „Gazeta Lubelska”, nr 79 z 12 VII 1878 r.

ską<sup>131</sup>. W związku z koncepcją budowy dworca za rogatką lubartowską, spekulując na ożywienie ciągu ul. Lubartowskiej, wzniesiono też kilka domów i przy tej ulicy<sup>132</sup>. Większe nasilenie ruchu budowlanego wystąpiło w latach 1875—1882. W tym czasie wzrosła przede wszystkim substancja budowlana miasta żydowskiego.

W następnym dziesięcioleciu ruch budowlany rozwijał się głównie pod wpływem potrzeb ze strony kolei. Dlatego domy wznoszono wzdłuż ul. Zamojskiej oraz na Piaskach kosztem ciągu Krakowskiego Przedmieścia, gdzie nowe budownictwo ledwie przekroczyło ul. Czechowską<sup>133</sup>. Z ulic śródmieścia po kilka domów zyskały: Namiestnikowska, Kapucyńska, Gubernatorska, Początkowska, Szewska i Zielona<sup>134</sup>. W rejonie ul. Lubartowskiej najwięcej budowano przy ul. Nadstawnej i Bonifraterskiej<sup>135</sup>. Główne nasilenie ruchu budowlanego przypadło na lata 1887—1891.

Po kilku latach zastoju w ruchu budowlanym do ożywienia doszło w r. 1896. W wyniku wzmożonego ruchu budowlanego, który trwał aż do r. 1904, miasto otrzymało wcale znaczną ilość domów mieszkalnych i gospodarczych. W tym czasie ruch budowlany rozwijał się na ogół równomiernie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych z pewną może przewagą ciągu ul. Lubartowskiej<sup>136</sup>. Zabudowywały się nadal Piaski; wzniesiono sporo domów na Kalinowszczyźnie. W śródmieściu zabudowała się ul. Powiatowa<sup>137</sup>.

Ponowne ożywienie ruchu budowlanego nastąpiło w r. 1907. W tej ostatniej, przed I wojną światową, fazie, trwającej do r. 1914, ruch budowlany skoncentrował się przede wszystkim w śródmieściu. Długie rzędy nowych domów stanęły przy Krakowskim Przedmieściu — na odcinku między ul. Ewangelicką a parkiem, następnie wzdłuż ulic: Szopena (do Okopowej), Czechowskiej, Niecałej i Początkowskiej<sup>138</sup>. Kilka nowych budynków wystawiono także przy ul. Lubartowskiej, a sprawozdawca miejscowego „Kuriera” pisał „nie ma na niej (w r. 1911 — A. K.) ani jednego nie zabudowanego placu”<sup>139</sup>. Zabudowała się ostatecznie ul. Foksal, przy której stanęły dwa rzędy o równym gabarycie dwupiętrowych domów<sup>140</sup>, oraz plac i ulica Bychawska. Wzrost ruchu budowlanego pozostawał w związku z dwukrotnym znacznym dopływem ludności z zewnątrz: po r. 1905, na skutek uruchomienia kilku nowych

<sup>131</sup> „Kurier Lubelski”, nr 10 z 23 III 1875; Nie-Lublinianin (Fr. Modrzewski): *Wspomnienia o Lublinie*. „Gazeta Lubelska”, nr 243 z 5 XI 1900.

<sup>132</sup> „Kurier Lubelski”, nr 98 z 29 XII 1874.

<sup>133</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 239 z 2 XI 1883, nr 92 z 24 IV 1884, nr 163 z 29 VII 1885, nr 161 z 27 VII 1887, nr 143 z 21 IX 1888, nr 191 z 17 XI 1888; Nie-Lublinianin: jw., „Gazeta Lubelska”, nr 244 z 6 XI 1900.

<sup>134</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 24 z 1 II 1886, nr 158 z 23 VII 1885, nr 189 z 31 VIII 1885, nr 35 z 15 II 1886, nr 115 z 31 V 1887, nr 143 z 21 IX 1888.

<sup>135</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 89 z 21 IV 1886, nr 34 z 14 II 1887.

<sup>136</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 72 z 5 IV 1894, nr 153 z 20 VII 1899.

<sup>137</sup> WAPL, AmL, 8470, 8746, 8794, 8948.

<sup>138</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 188 z 4 IX 1905; „Ziemia Lubelska”, nr 139 z 27 V 1907, nr 53 z 23 II 1910, nr 93 z 5 IV 1912.

<sup>139</sup> „Kurier”, nr 150 z 5 VII 1911.

<sup>140</sup> C. Gawdzik: *Rozwój urbanistyczny starego Lublina*. „Ochrona zabytków”, nr 3 (26) z 1954, s. 158; Nie-Lublinianin: jw., „Gazeta Lubelska”, nr 244 z 6 XI 1900.

szkół<sup>141</sup>, i w następnych latach, na skutek wzrostu zatrudnienia w przemyśle<sup>142</sup>.

O tempie budownictwa, jego rozmiarach i zmianach może dać pewne pojęcie materiał liczbowy, jaki udało się uzyskać. Jakkolwiek nie odtwarza on w pełni faktycznych zmian w zabudowie miasta, niemniej pozwala zilustrować i uściślić dynamikę procesu rozwojowego w zakresie budownictwa. Realności miejskich, zabudowanych domami mieszkalnymi i fabrykami wraz z budynkami publicznymi oraz realności nie zabudowanych, było w r. 1877 — 1 057, w r. 1888 — 1 121, w r. 1903 — 1 257, w r. 1910 — 1 468 i w r. 1914 — 1 621<sup>143</sup>. W poszczególnych odcinkach czasu, pomiędzy wymienionymi datami ustaleń, przybywało przeciętnie rocznie po: 6, 9, 30, 38 domów. Niewątpliwie liczba domów nowo budowanych rocznie była znacznie wyższa; stawiano bowiem nowe domy nie tylko na wziętych pod budowę parcelach, ale wznoszono też domy na miejscu starych, „czekających na rozbiórkę dworców i parterowych drewniaków”<sup>144</sup>. A liczba tych ostatnich w r. 1877 była jeszcze pokaźna, bo 35,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, gdy w r. 1911 tylko 11,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub><sup>145</sup>.

Pewne pojęcie o rozmiarach budownictwa mogą dać jeszcze dane dotyczące wniosków o zatwierdzenie planów na budowę nowych domów. Wniosków tych zarejestrowano w r. 1898 — 21, w r. 1901 — 14, w r. 1906 — 5, w r. 1908 — 45, w r. 1909 — 48, i w r. 1910 — 53. W tych samych latach składano mniej więcej takie same ilości wniosków na budowę oficyn<sup>146</sup>.

W zabudowie miasta wystąpiły najpierw tendencje do rozbudowy intensywnej, pionowej; zanim jednak skoncentrowano ciężar budownictwa na nowych domach, gorączkowo nadbudowywano domy parterowe lub jednopiętrowe. Zastępowano też domy drewniane lub zniszczone domami nowymi, ale wyższymi. Kiedy jeszcze w przedostatniej fazie budownictwa budowano domy przeważnie dwupiętrowe, a na przedmieściach nawet jednopiętrowe, to w ostatniej fazie wystawiano głównie domy trzypiętrowe. Na 94 domów, oddanych do eksploatacji

<sup>141</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 139 z 27 V 1907.

<sup>142</sup> „Życie Lubelskie”, nr 40 z 24 V 1914.

<sup>143</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 24 z 25 II 1878, nr 233 z 27 X 1894; *Właściciele domów w Lublinie*. „Pamiętnik Lubelski na rok 1904”, s. 105—111; *Rocznik Statystyczny Królestwa Polskiego 1914*. Warszawa 1915, s. 198; (Stefan Waśniewski): *Taryfa nieruchomości m. Lublina*. Lublin 1915, s. 3—69; Por.: Nie-Lublinianin: jw., „Gazeta Lubelska”, nr 244 z 6 XI 1900.

Według danych, zebranych przez magistrat bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej, Lublin (w nowych granicach) posiadał: nieruchomości — 2 619, budynków mieszkalnych — 3 762 oraz izb mieszkalnych — 20 317 („Kalendarz Lubelski”, na rok 1921, s. 7). Danych, informujących o ilości izb mieszkalnych przed I wojną, miasto nie posiadało.

<sup>144</sup> „Ul. Namiestnikowska z każdym rokiem pozbywa się po jednym z małych i wcale nie estetycznych domów, zmieniając je na okazałe kamienice” („Gazeta Lubelska”, nr 61 z 15 III 1884). Jeden z piękniejszych (modrzewiowych) dworców został, tuż przed I wojną, w związku z budową kamienicy (przy ul. Namiestnikowskiej 13) przewieziony przez nabywcę (hr. Roztworowskiego) do Milejowa (wg relacji dra Al. Wośkowskiego).

<sup>145</sup> H. Wiercieński: *Realności m. Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 154 z 5 VI 1914.

<sup>146</sup> WAPL AmL, 8470, 8746, 8794, 8948, 9118; „Kurier”, nr 201 z 4 IX 1911.

w l. 1910—1912, czteropiętrowych było 9, trzypiętrowych — 49, dwupiętrowych — 24, jednopiętrowych — 7, a parterowych tylko — 5<sup>147</sup>. Wznoszenie coraz wyższych kamienic było przejawem wzrostu miejskiej renty gruntowej, uwidoczniającej się we wzroście ceny placów i spekulacji nieodłącznie towarzyszącej, w warunkach gospodarki kapitalistycznej, ruchowi budowlanemu. Podniesienie wysokości zabudowy nie było by jednak możliwe, gdyby nie rozwój postępu technicznego i wprowadzenie nowych materiałów budowlanych<sup>148</sup>.

Tendencje do rozbudowy ekstensywnej, czyli poziomej wystąpiły w mieście dość wcześnie, mianowicie z chwilą gdy Żydom, ścieśnionym nadmiernie w getcie, pozwolono po roku 1862 osiedlać się bez ograniczeń w każdej z dzielnic. W miarę postępu ruchu budowlanego zmniejszała się ilość wolnych placów na Piaskach, wzdłuż ciągu ul. Lubartowskiej i Kalinowszczyzny oraz wzdłuż Krakowskiego Przedmieścia.

Wobec wyczerpywania się puli placów pod budownictwo mieszkaniowe w obrębie śródmieścia fala ruchu budowlanego w ostatniej, szczytowej fazie przerzuciła się na grunty w trójkącie pomiędzy Okopową, Lipową i Namiestnikowską<sup>149</sup>. Do zabudowania tego przedmieścia domami wysokimi, trwałymi i stojącymi obok siebie, przystąpiono w r. 1908<sup>150</sup>. Stosunkowo dużo, ale niewielkich domów, zbudowano na przedmieściach, w dzielnicy południowej. Ruch budowlany rozwijał się tu zależnie od przyrostu nowych i poszerzania starych fabryk. Rozwojem osadnictwa miejskiego na przedmieściach interesowali się przede wszystkim właściciele gruntów podmiejskich, spekulujący na sprzedaży ziemi ornej i łąk pod budownictwo nie na morgi, a na szańce i łokcie<sup>151</sup>. W ten sposób zabudowywały się Tatary — Łąki, Bronowice, Kośminek, Dziesiąt i wzmiankowane Rury Brygidkowskie. Wśród nabywców działek znaleźli się, obok kandydatów na kamieniczników, także lepiej sytuowani robotnicy, kolejarze i urzędnicy<sup>152</sup>. W wyniku inicjatywy budowlanej — z jednej strony pracowników, budujących domki na własne potrzeby, z drugiej kamieniczników, lokujących w budownictwie mieszkań robotniczych swe kapitały — zbudowano na przedmieściach, wg danych z r. 1916 — 814 domów, z tego: na Dziesiątej — 220, Tatarach — 204, Bronowicach — 192, Kośminku — 102 i „za cukrownią” — 96<sup>153</sup>. W stosunku do budownictwa w rejonie dworca, na przedmieściu Rury Brygid-

<sup>147</sup> „Kurier”, nr 257 z 9 XI 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 314 z 14 XI 1912, nr 326 z 26 XI 1912.

<sup>148</sup> A. Ginsbert: *Gospodarka komunalna w Polsce*. Warszawa 1959, s. 8.

<sup>149</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 326 z 26 XI 1912.

<sup>150</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 198 z 22 VII 1908.

<sup>151</sup> Jako sprzedawców bogacących się kosztem nabywców (w wyniku przywłaszczenia miejskiej renty gruntowej) wymienić trzeba: spośród ziemian 1° Bielajewa, właściciela donacji „Lublin”, parcelującego folwarki Dziesiąta i Rury, i 2° Wł. Graffa, parcelującego grunty folwarku Tatary — Łąki; spośród zaś mieszczan: 1° W. Skibińskiego, „rozprowadzającego” na parcele część Bronowic, nabytych przez tegoż od H. Sachsa, 2° S. Sylbera, parcelującego Kośminek oraz 3° A. Wojdalińskiego, sprzedającego grunty w rejonie ul. Rusalka (AHSPL, Księgi hipoteczne: donacja „Lublin” (Dziesiąta), Tatary-Łąki, Bronowice, osada Kośminek i Lublin — nr 793; „Gazeta Lubelska”, nr 215 z 12 X 1898).

<sup>152</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 49 z 20 II 1912.

<sup>153</sup> *Ludność Lublina w przededniu wyborów*. „Głos Lubelski”, nr 313 z 12 XI 1916.

kowskie zbudowano niewiele, bo tylko (wg danych z r. 1912) — 83 budynki<sup>154</sup>. Były to jednak budynki o większej kubaturze.

Tak na przedmieściach (przede wszystkim Bronowicach), jak i częściowo w mieście (głównie na Czwartku) budowano mieszkania dla ludności robotniczej i wyrobniczej. O mieszkaniach tych autor artykułu, zamieszczonego w bynajmniej nie postępowej „Ziemii Lubelskiej”, pisał: „duży procent tych mieszkań, to ciemne nory o ścianach pokrytych pleśnią, z przegniłą podłogą, często pozbawione pieca, zamieszkałe przez nadmierną liczbę osób. Na przedmieściu Kośminek jeden z domów posiada dwupiętrowe sutereny”<sup>155</sup>. Wobec braku wodociągu domy te pozbawione były także wody. Warunki zdrowotne na wszystkich tych przedmieściach były złe, choć może najgorsze w domach przy ul. Dolnej, na odcinku należącym do gm. Konopnica. Ulicę tę, nie wybrukowaną, wąską, pełną błota i śmieci, z domami murowanymi bez podwórz, albo z tak małymi podwórkami iż trudno się wprost obrócić, nazywa się (w r. 1910) „ulicą śmierci”. „Można sobie wyobrazić co się tam dzieje, odra, szkarlatyna, ospa, tyfus plamisty, dyfteryt panują tam w straszliwy sposób. Doprawdy — stawia pytanie z głęboką troską autor artykułu — gdy tak dłużej potrwa ten nieporządek budowlany naokoło miasta, czy to na ulicy Przemysłowej, czy to na Kośminku, czy też tu, na Rurach, Lublin otoczony będzie wkrótce wiankiem ulic śmiertelnych, wprost zabójczych dla zdrowotności miasta”<sup>156</sup>.

O ile na przedmieściach wznoszono domy o małych, przeważnie jedno — lub dwuizbowych mieszkaniach, pozbawionych elementarnych wygód, to w domach śródmieścia urządzano przyjemne, znormalizowane mieszkania trzy-, cztero- i pięciopokojowe z przedpokojem i pasażem, rozdzielającym kuchnię od stołowego. Ten typ rozplanowania rozpowszechnił się w Lublinie dopiero w ostatniej fazie ożywienia ruchu budowlanego, gdy miejsce domu z tzw. „gankiem”<sup>157</sup>, panującym jeszcze w osiemdziesiątych latach, zajął typ kamienicy warszawskiej, złożonej z budynku frontowego, dwu oficyn bocznych i oficyny poprzecznej, zamykającej niewielkie podwórze w formie głębokiej studni. Swoisty luksus tych kamienic przejawiał się dość często w marmurowych kłatkach schodowych, balkonach, gazowym oświetleniu, podłączeniu wody i częściowej kanalizacji<sup>158</sup>. Były to mieszkania bardzo drogie, niedostępne dla robotników czy urzędników, lecz dla przedstawicieli wolnych zawodów i burżuazji. Czynsz w tych domach przekraczał zarobki inteligencji pracującej o średnich płacach<sup>159</sup>.

W stosunku do potrzeb ludności budowano mieszkań za mało. Szcze-

<sup>154</sup> „Kurier”, nr 86 z 17 IV 1912.

<sup>155</sup> J. Długolecki: *Mieszkania robotnicze w Lublinie*. „Ziemia Lubelska”, nr 158 z 15 VI 1907.

<sup>156</sup> *Ulica śmierci*. „Kurier”, nr 214 z 19 IX 1910; *Dzielnica dolna*. „Ziemia Lubelska”, nr 218 z 11 VIII 1911; *Ze spraw miejskich*. „Ziemia Lubelska”, nr 183 z 24 XI 1907.

<sup>157</sup> St.: *Nasze domy w Lublinie (wrażenia technika)*. „Gazeta Lubelska”, nr 13 z 18 I 1888.

<sup>158</sup> „Głos Lubelski”, nr 90 z 6 IV 1914.

<sup>159</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 40 z 5 IV 1878, nr 30 III 1883, nr 45 z 23 II 1884, nr 86 z 26 IV 1898, nr 87 z 20 IV 1899.



gólnie dawało się odczuć brak małych mieszkań<sup>160</sup>. Popyt na małe, tańsze mieszkania w rejonie śródmieścia starano się pokryć przez przebudowę w starych domach mieszkań większych na mniejsze, a przede wszystkim przez urządzenie mieszkań w suterenach i na poddaszach. Przy braku i drożyznie mieszkań nie wahano się usuwać z domów o zażytkowej (renesansowej) architekturze, zlokalizowanych na starym mieście, „sterczących attyk”, aby w ten sposób, przy stosunkowo nieznacznych nakładach, uzyskać nowe izby, a tym samym dodatkowe dochody<sup>161</sup>. Ani jednak przyrost nowych domów, ani maksymalne, do ostatnich granic, wykorzystanie budynków starych, nie usunęło „kwestii mieszkaniowej”, tj. drożyzny i przepelnienia mieszkań, która w warunkach kapitalizmu urastała do roli węzłowego problemu i, jako spuścizna kapitalistycznych czasów, oskarżająca ten system społeczno-ekonomiczny, została przekazana do rozwiązania dopiero gospodarce socjalistycznej<sup>162</sup>.

Przy nie zaspokojonym popycie ze strony ludności pracującej na mieszkania, po każdej tzw. „rumacji”, tj. ogólnej akcji odnowienia umów o najem mieszkań, co wiązało się często ze zmianą mieszkań (na św. Jana), niemal każdego roku pozostawało w ręku kamieniczników sporo nie zajętych lokali tylko dlatego, że właściciele kamienic, usiłując zapewnić sobie wysokie oprocentowanie od kapitałów zaangażowanych w budownictwie, nie chcieli zgodzić się na obniżkę komornego<sup>163</sup>. Czynniki, jakich domagali się kamienicznicy, musiały być, w niektórych latach bardzo wysokie, skoro miejscowa prasa burżuazyjna oskarżała kamieniczników, że od zaangażowanych w budownictwie kapitałów otrzymują stopę zysku w wysokości nawet 15%<sup>164</sup>.

W budownictwie mieszkaniowym angażował się kapitał prywatny, korzystający od r. 1885 z pomocy finansowej Lubelskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego<sup>165</sup>. Budowali domy mieszkalne nie tylko kamienicznicy<sup>166</sup>, lokujący swój kapitał w „rentownej” gałęzi gospodarki narodowej, ale i kupcy, spekulanci budowlani, którzy je odsprzedawali z wysokim zyskiem, przedsiębiorcy przemysłowi, przedstawiciele lepiej uposażonej inteligencji i tzw. wolnych zawodów, a także wcale liczni przedstawiciele ziemiaństwa. Dla większości przedstawicieli tych grup posiadaczy realności miejskich kamienica czynszowa z okazałą fasadą, solidną budową miała przekonywać widza o społecznej pozycji i bo-

<sup>160</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 77 z 19 III 1907.

<sup>161</sup> „Kurier Lubelski”, nr 10 z 23 III 1875.

<sup>162</sup> F. Engels: *W kwestii mieszkaniowej*. Warszawa 1949, s. 119.

<sup>163</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 159 z 17 VII 1894, nr 148 z 9 VII 1886, nr 145 z 8 VII 1887, nr 64 z 22 III 1890, nr 130 z 19 VI 1890; „Ziemia Lubelska”, nr 257 z 19 IX 1911.

<sup>164</sup> *W kwestii drożyzny lokali*. „Gazeta Lubelska”, nr 45 z 23 II 1884.

<sup>165</sup> Towarzystwo w r. 1898 rozpoczęło finansować także budownictwo na przedmieściach miasta („Gazeta Lubelska”, nr 223 z 17 XI 1898). Na dzień 31 XII 1910 Towarzystwo udzieliło pożyczek na sumę 3 467 200 rubli (*Przemysł i Handel Królestwa Polskiego* T. VII, 1911 poz. 14 108).

<sup>166</sup> Według wykazu Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń z r. 1910 na 1052 prywatnych nieruchomości należało: po 2 nieruchomości do 52 właścicieli, po 3 do 12, po 4 do 3, po 5 do 4 i po 6 do 1 właściciela, razem 178 nieruchomości, tj. 17% (H. Wiercieński: *Realności m. Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 154 z 5 VI 1914).

gactwie jej właściciela. Zabiegano dlatego o zapewnienie elewacjom efektownego, z reguły eklektycznego wystroju<sup>167</sup>. Te same tendencje przejawiały się w budownictwie pałacyków, wznoszonych jako budynki wolno stojące<sup>168</sup> lub wkompowanych w ściany ulic, w formie pretensjonalnych kamieniczek<sup>169</sup>.

Kapitalistyczne budownictwo charakteryzowały nie tylko takie zjawiska jak kontrasty mieszkaniowe — względny komfort mieszkaniowy warstw posiadających, mieszkających w dzielnicy śródmiejskiej (ciąg Krakowskiego Przedmieścia) i nędza walących się, prymitywnie urządzonej domów (przedmieścia) — ale także ciasnota i chaotyczność zabudowy, podyktowana jednostkową chęcią zysku<sup>170</sup>. Przy słabości, a często bierności władz miejskich, wobec przejawów prywatnej inicjatywy, wznoszono budynki wysunięte przed inne domy w ulice, szpecąc w ten sposób poszczególne fragmenty miasta. Kamienice te trzeba widzieć jako pomniki samowoli ich właścicieli<sup>171</sup>. Wznoszono też kamienice z wejściem do suterenu od ulicy, co praktycznie zawężyło i tak wąskie ulice miasta<sup>172</sup>.

Przez kilka dziesiątków lat problemem była sprawa numeracji domów. Po raz pierwszy wypłynęła ona w r. 1887, kiedy to stwierdzono, że około 200 domów w Lublinie posiada przy numerach dodatki ułamkowe, literowe, bądź jedne i drugie. Nową numeracją ulic, na wzór warszawskiej, z parzystymi z jednej i nieparzystymi z drugiej strony, wprowadzono w r. 1895. Za punkt stały, od którego liczono numery, przyjęto plac przed Krakowską Bramą. Wprowadzono jednocześnie dwa kolory tabliczek: niebieski dla śródmieścia, czerwony dla starego miasta. Nową numeracją nie objęto na razie dwóch dzielnic: Czwartku i Kalinow-

<sup>167</sup> Wyras dążeń do przepychu nowej burżuazji odnaleźć można w dekoracjach, po większej części renesansowych i wyposażeniu, głównie w loggie i nisze, wielu kamienic, jak np.: przy Krakowskim Przedmieściu pod nr 56 — gmach Kasy Przemysłowców, pod nr 49 — kamienica adw. Iwańskiego, przy ul. Szopena 9 — kamienica W. Gumińskiego, przy ul. Namiestnikowskiej 22 — H. Karwowskiego, przy ul. Niecałej 18 — H. Luchta.

<sup>168</sup> Spośród kilkunastu tego typu budynków na uwagę zasługują: przy ul. Chmielnej 1 — pałac Chrzanowskich (dziś Klinika Okulistyczna), przy ul. Niecałej 5 — pałac E. Kraussego (dziś siedziba PCK) oraz przy ul. Bychawskiej — pałac Domańskich, b. właścicieli garbarni.

<sup>169</sup> Jako udane budowle tego typu wymienić można przy Krakowskim Przedmieściu: pod nr 41 — pałacyk z kariatydami (z r. 1890) J. Dobrowolskiego, przedsiębiorcy budowlanego („Gazeta Lubelska”, nr 161 z 28 VII 1890), pod nr 58 (z r. 1888) kamienicę Wodzyńskiego („Gazeta Lubelska”, nr 147 z 8 VII 1886, nr 31 z 9 XII 1888); jako mniej udany, przy tejże ulicy, pod nr 62 — pałacyk J. Wołowskiego, z pochodzenia frankisty, wpływowego wśród sfer ziemiańskich — adwokata.

<sup>170</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 183 z 24 XI 1907.

<sup>171</sup> Jako przykłady wymienić można: 1° kamienicę (przy Krakowskim Przedmieściu 66) dra Wysokińskiego, zbudowaną, mimo oporu władz miejskich i gubernialny za aprobatą — zapewne nie bez poparcia grubszą łapówką — władz petersburskich („Kurier”, nr 188 z 19 VIII 1911, nr 193 z 25 VIII 1911; W. Giełżyński: *Złowroga kamienica*. „Kurier”, nr 195 z 28 VIII 1911), 2° kamienicę (przy ul. Zamojskiej 1) inż. Paprockiego, wystawioną wbrew stanowisku opinii publicznej; Paprockiemu zarzucano zeszpecenie ulicy i zamknięcie widoku na stare miasto.

<sup>172</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 10 z 10 I 1911, nr 266 z 28 IX 1911.

szczyzny, gdzie nowoczesny sposób oznaczania kamienic wprowadzono dopiero tuż przed wybuchem I wojny światowej<sup>173</sup>.

W budownictwie gospodarczym najwięcej środków zainwestowano w budynkach fabrycznych. Jeśli w poprzednim okresie na potrzeby przemysłu brano bardzo często obiekty wzniesione w epoce feudalnej (pałace magnaterii i klasztory), to w okresie intensywnego rozwoju kapitalizmu budowano hale fabryczne pod kątem zorganizowania w nich odpowiedniego procesu produkcyjnego. Tempo budownictwa przemysłowego było niejednakowe, słabsze w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, silniejsze w dwóch ostatnich fazach ożywienia koniunkturalnego. Na uwagę zasługuje okres od r. 1894 do r. 1900. W tym czasie wzniesiono budowle fabryczne takich zakładów, jak cementownia, cukrownia, fabryka Moritza, fabryka Plage i Laśkiewicza i in. W ostatniej fazie nakłady na nowe inwestycje w przemyśle może nie były tak wysokie, znaczną bowiem część środków skierowano na rozbudowę i modernizację zakładów. Gros nakładów przeznaczono na budownictwo przemysłowe nie w obrębie miasta, a na przedmieściach, po prawej stronie Bystrzycy, gdzie łatwiej było o tańsze i obszerniejsze tereny budowlane<sup>174</sup>.

Na potrzeby kolejnictwa zbudowano w latach 1875—1877 dworzec kolejowy, który już w l. 1893—1894 poszerzano. Rozbudowywano też urządzenia dworca towarowego; większe prace tego rodzaju wykonano w r. 1907<sup>175</sup>.

Na terenach przydworcowych wzniesiono też kilka większych magazynów i składów, zlokalizowanych w większości przy ul. Łęczyńskiej, jak rządowy skład spirytusu<sup>176</sup>, magazyny paliw płynnych (nafty) i magazyny zbożowe<sup>177</sup>. Urządzenia handlowe w formie hal targowych umieszczono przy ul. Lubartowskiej. Urządzono też targowisko na Słomianym Rynku po uzyskaniu — w wyniku starań prowadzonych przez kilka dziesiątek, jeżeli nie setek lat — zgody władz na zorganizowanie siedmiodniowych jarmarków<sup>178</sup>.

Dla obsługi podróżnych zbudowano kilka hoteli, jak „Europejski” (jeszcze przed r. 1870) i „Victoria”. Ten ostatni (A. Bokszańskiego) został wykończony w r. 1875<sup>179</sup>. Oddanie do eksploatacji wielkich, nowoczesnych hoteli spowodowało częściową likwidację hoteli o przestarzałych urządzeniach, zwłaszcza położonych przy Krakowskim Przedmie-

<sup>173</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 260 z 24 XI 1887, nr 171 z 24 X 1888, nr 233 z 27 X 1894, nr 2 z 3 I 1895, nr 113 z 24 V 1895, nr 210 z 24 IX 1895, nr 51 z 3 III 1896.

<sup>174</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 72 z 5 IV 1894, nr 94 z 2 V 1894.

<sup>175</sup> „Kurier Lubelski”, nr 67 z 31 VII 1875; „Gazeta Lubelska”, nr 52 z 9 V 1877, nr 213 z 12 X 1893, nr 121 z 8 VI 1894, nr 36 z 17 II 1903; „Lublinianin”, nr 15 z 4 VIII 1907, nr 42 z 31 VIII 1907.

<sup>176</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 136 z 25 VI 1896, nr 197 z 10 IX 1896; G.: *W kwestii nowej drogi*. „Gazeta Lubelska”, nr 189 z 30 VIII 1895.

<sup>177</sup> *Otwarcie magazynów towarowo-zbożowych w Lublinie*. „Gazeta Lubelska”, nr 10 z 16 I 1899.

<sup>178</sup> WAPL, KGL, 17/1901; „Gazeta Lubelska”, nr 225 z 15 X 1897, nr 168 z 31 VII 1900, nr 172 z 7 VIII 1900; WAPL, AmL, 11982; „Gazeta Lubelska”, nr 165 z 5 VIII 1905.

<sup>179</sup> „Kurier Lubelski”, nr 86 z 10 XI 1874, nr 2 z 4 III 1875.

ściu<sup>180</sup>. Już jednak w kilkanaście lat później zapotrzebowanie na usługi hotelowe musiało wzrosnąć, skoro uruchomiono kilka hoteli w okolicach dworca, a nawet (w początkach XX stulecia) w śródmieściu. Hotele (bądź pensjonaty) urządzano nie w budynkach na ten cel specjalnie wystawianych, a w kamienicach czynszowych, jak np. hotel „Jani-na”<sup>181</sup>, „Polski” i in.<sup>182</sup>.

Znaczne już środki pochłonęło budownictwo instytucji kredytowych. Pierwszą instytucją, która wzniosła dla siebie gmach (w l. 1873—1876), było Towarzystwo Kredytowe Ziemskie. Budynek otrzymał formę wytwornego pałacyku, mającego godnie reprezentować interesy stowarzyszonych — ziemian<sup>183</sup>. W kilkanaście lat później (w r. 1886) przebudowano na potrzeby oddziału Banku Państwa jeden z pawilonów, nie istniejących obecnie gmachów rządowych, u zbiegu ulic: Czechowskiej i Krakowskiego Przedmieścia<sup>184</sup>.

Podstawowy zasób gmachów bankowych pochodzi jednak dopiero z lat 1900—1914, kiedy kapitalizm wolnokonkurencyjny znalazł się w pełni swego rozwoju. Z gmachów tego typu, zlokalizowanych narożnie przy Krakowskim Przedmieściu, wymienić trzeba wielki, niemal monumentalny gmach (pod nr 56) Kasy Przemysłowców Lubelskich, wzniesiony w l. 1899—1900<sup>185</sup>, i niewiele mu ustępujący, efektowny gmach Towarzystwa Kredytowego Miejskiego (na rogu Ogrodowej i Powiatowej), oddany do eksploatacji w r. 1905<sup>186</sup>. Bank Handlowy Łódzki, oddział w Lublinie urządził się (po adaptacjach) w niezwykle udanym pałacyku — kamienicy, wystawionym (około r. 1885) przez J. Wołowskiego, na miejscu dworku Morskich, przy ul. Krakowskie Przedmieście 62<sup>187</sup>. Znacznie skromniejszą siedzibę urządziło sobie (w r. 1910, przy Krakowskim Przedmieściu 49) Towarzystwo Wzajemnego Kredytu<sup>188</sup>. Nie koniec na tym. W ślad za prywatnymi instytucjami Bank Państwa wybudował (w l. 1912—1914) na potrzeby własne okazały gmach, burząc budynek b. komory konsumowej z czasów Królestwa konstytucyjnego<sup>189</sup>.

<sup>180</sup> Z hoteli przy Krakowskim Przedmieściu uległy likwidacji: w r. 1874, pod nr 21 — „Wileński”, pod nr 34 — „Poznański” oraz w r. 1885, pod nr 39 — „Bawarski”, nazywany też „Pod Białym Koniem” („Kurier Lubelski”, nr 86 z 10 XI 1874; „Gazeta Lubelska”, nr 27 z 5 II 1885).

<sup>181</sup> Przy ul. Czechowskiej 6 przez Wład. Skibińskiego („Gazeta Lubelska”, nr 188 z 4 IX 1905, „Lublinianin”, nr 13 z 2 VIII 1907).

<sup>182</sup> Przy ul. Kapucyńskiej 6; z pensjonatów: Zajązkowskiej przy ul. Szpitalnej i Kardasiewiczów przy ul. Czechowskiej.

<sup>183</sup> Według projektów J. Ankiewicza („Kurier Lubelski”, nr 66 z 29 VIII 1873, nr 86 z 10 XI 1874, nr 52 z 1876, nr 148 z 30 XII 1876; St.: *Nasze domy w Lublinie (wrażenia technika)*, „Gazeta Lubelska”, nr 31 z 9 II 1888).

<sup>184</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 160 z 23 VII 1886.

<sup>185</sup> Według projektu G. Landau z Łodzi („Gazeta Lubelska”, nr 3 z 4 I 1899, nr 54 z 9 III 1899).

<sup>186</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 98 z 3 V 1902, nr 93 z 28 IV 1904.

<sup>187</sup> AHSPL, KhnmL, 106; G. W e r e ż y ń s k i: *Krakowskie Przedmieście i ulice nowego Lublina*. „Gazeta Lubelska”, nr 84 z 15 IV 1886. W r. 1910 gmach przebudowano urządzając „eleganckie” wnętrze kosztem 150 tys. rubli („Ziemia Lubelska”, nr 74 z 16 III 1910).

<sup>188</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 215 z 8 VIII 1908, nr 90 z 25 IV 1903, nr 93 z 28 IV 1904.

<sup>189</sup> Gmach wystawiono w stylu petersburskiego empiru, wg projektu budowniczego gubernialnego W. Sołowiewa („Gazeta Lubelska”, nr 196 z 11 IX 1903; „Kurier”, nr 145 z 28 VI 1911, nr 149 z 5 VII 1911).

Stosunkowo niewiele środków przeznaczono na inwestycje w zakresie szpitalnictwa i opieki społecznej. Z budownictwa szpitalnego wymienić można dwa obiekty: nowy budynek (w r. 1886) szpitala żydowskiego, zlokalizowany przy ul. Lubartowskiej<sup>190</sup>, i budynek szpitalika dziecięcego przy ul. Początkowskiej, ufundowany (w r. 1911) przez rodzinę Vetterów<sup>191</sup>. Na potrzeby szpitalnictwa wydzielono jeszcze (w r. 1913) część kamienicy czynszowej przy Krakowskim Przedmieściu 49 i część przy ul. Niecałej 14, urządając w nich dla dobrze sytuowanych warstw społecznych miasta i okolic, prywatne zakłady lecznicze<sup>192</sup>. Z budynków służących na potrzeby opieki społecznej na uwagę zasługuje przede wszystkim gmach klasztoru poddominikańskiego, w którym — po gruntownym remoncie (co uchroniło gmach przed rozebraniem) — urządzono Dom Zarobkowy<sup>193</sup>.

Budowano też nieco na potrzeby widowiskowe. Z braku środków, po upadku w r. 1866 koncepcji wzniesienia dużego gmachu dla teatru<sup>194</sup>, zbudowano w latach 1870—1871 (w formie spółki udziałowej) teatr letni, w ogródku „Tivoli”<sup>195</sup>. Po dziesięciu latach teatr ten (po rozbiórce na zarządzenie władz) został zastąpiony przez inny, również letni, zbudowany przy ul. Niecałej. Po ośmiu latach (w r. 1890) budynek spłonął<sup>196</sup>. W międzyczasie, z inicjatywy grona przedsiębiorców kapitalistycznych oraz obywateli miasta, liczących na pokaźne zyski od swoich kapitałów, wzniesiony został (w latach 1884—1886) okazały gmach teatru wielkiego, przy ul. Namiestnikowskiej. Inicjatorów tej imprezy spotkał jednak zawód, kapitał ulokowany w gmachu i urzędzeniach nie zapewnił właścicielom spodziewanych dochodów<sup>197</sup>. Nie odstąpiło to jednak od podjęcia (w r. 1898) próby urządzenia teatru letniego (wraz z ogrodem rozrywkowym) przy ul. Zamojskiej, nad Bystrzycą — Adama Wojdałińskiego, majstra murarskiego, który z dużym powodzeniem przez wiele lat, wydzierżawiając obiekt różnym trupom teatralnym, świadczył ludności najbliższych dzielnic robotniczych usługi rozrywkowe<sup>198</sup>. W r. 1904 zbudowano jeszcze budynek pod teatr letni w parku na Bronowicach<sup>199</sup>.

Tuż przed wybuchem I wojny światowej poczęto urządzać sale wido-

<sup>190</sup> WAPL, KGL, 203/1887; „Gazeta Lubelska”, nr 12 XI 1886.

<sup>191</sup> *Poświęcenie i otwarcie szpitala dla dzieci w Lublinie*, „Ziemia Lubelska”, nr 107 z 20 IV 1911.

<sup>192</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 352 z 22 XII 1912, nr 282 z 15 X 1913.

<sup>193</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 244 z 12 XI 1894; B. Prus: *Notatki z Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 45 z 14 I 1911.

<sup>194</sup> „Kurier Lubelski”, nr 9 z 27 I 1866, s. 38; Do koncepcji zbudowania w mieście nowoczesnego teatru wracano jeszcze w l. 1875—1877 („Kurier Lubelski”, nr 90 z 1875 i nr 45 z 1877).

<sup>195</sup> Przy Krakowskim Przedmieściu nr 60 („Kurier Lubelski”, nr 35 z 7 V 1872 „Gazeta Lubelska”, nr 283 z 24 XII 1885, nr 218 z 1888).

<sup>196</sup> Według projektu budowniczego miejskiego A. Zwierzchowskiego. Teatr został urządzony na 700 miejsc: oświetlenie otrzymał gazowe (WAPL, KGL, 114/1882; „Gazeta Lubelska”, nr 248 z 13 XI 1890).

<sup>197</sup> Gmach projektował arch. Kozłowski („Gazeta Lubelska”, nr 32 z 10 II 1883, nr 155 z 12 VII 1884; J. P.: *Nowy Teatr*. „Gazeta Lubelska”, nr 27 z 5 II 1886, nr 99 z 7 V 1887, nr 253 z 14 XI 1889, nr 168 z 4 VII 1896).

<sup>198</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 41 z 23 II 1898, nr 167 z 13 VIII 1898; Por.: H. Gawarecki: *Teatr letni „Rusalka”*. „Kamena”, nr 20 (210) z 31 X 1960.

<sup>199</sup> Według planów technika W. Orłowskiego („Gazeta Lubelska”, nr 115 z 30 V 1904).

wiskowe pod wrotniska, a nieco później sale kinowe. Na wzmiankę zasługuje gmach pod wrotnisko, wzniesiony przy ul. Radziwiłłowskiej, przebudowany w r. 1912 na salę kinową — kina „Oaza” (w okresie międzywojennym „Corso”) <sup>200</sup>. W tymże samym roku zbudowano salę kina „Kultura”, (w okresie międzywojennym „Stylowy”) przy Krakowskim Przedmieściu <sup>201</sup>. Resztę ówczesnych kin — „bioskopów” umieszczono w niewielkich salach, po odpowiednich adaptacjach. Dzisiejszy lokal kina „Robotnik” wzniesiono w r. 1916 <sup>202</sup>.

Najmniej budowano — w związku z określoną polityką oświatową władz zaborczych — gmachów na potrzeby szkolnictwa. W okresie pewnego liberalizmu (po r. 1905) wzniesiono, przy finansowym poparciu rodziny Vetterów <sup>203</sup>, wielki gmach dla szkół handlowych i, w latach 1910—1911, z inicjatywy ziemiaństwa i przy jego poparciu, Szkołę Lubelską <sup>204</sup>. Wzniesiono też gmach na potrzeby szkoły podstawowej na Kalinowszczyźnie.

Niewiele budowano też na potrzeby kultu religijnego. Kościół katolicki otrzymał w tym okresie (w l. 1907—1908) nowy budynek dla Seminarium Duchownego. Co się tyczy budynków poklasztornych to te, po kasacie zakonów, adaptowano do różnych celów. Klasztor brygidek przeznaczono na mieszkania dla ludności, klasztor bernardynów, jak i dominikanów na składy a przejściowo koszary wojskowe; klasztor kapucynów sprzedano, urządzając w części parterowej sklepy. Dopiero w późniejszym okresie czasu zmieniono charakter użytkowania tych budowli, urządzając u bernardynów — (w r. 1884) parafię, a u dominikanów — Dom Zarobkowy. Klasztor bernardynek, znajdujący się przy ul. Bernardyńskiej, niemal całkowicie rozebrano. Restaurowano zabudowania klasztoru pokarmelickiego <sup>205</sup> i katedry. Kościół prawosławny, korzystając z pomocy rządu, zbudował dwie cerkwie, pierwszą w latach 1873—1876, na placu Litewskim, drugą tuż przed wybuchem I wojny światowej (przy dzisiejszych al. Raclawickich) na potrzeby urzędników i wojska rosyjskiego <sup>206</sup>.

Z gmachów publicznych, wystawionych z kredytów państwowych, wymienić trzeba przede wszystkim, wzniesione w dziewięćdziesiątych latach koszary artyleryjskie (od strony zachodniej) i koszary piechoty (od strony południowej) <sup>207</sup>. Tak pierwsze, jak i drugie (te ostatnie wraz z rozległymi obszarami stacyjnymi) tamowały terytorialny rozrost miasta. Z innych prac budowlanych na uwagę zasługują: wzniesienie (etapami) dodatkowych pawilonów (w l. 1890—1895) w więzieniu na zamku

<sup>200</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 296 z 28 X 1911, nr 140 z 24 V 1912; „Kurier”, nr 212 z 18 IX 1912.

<sup>201</sup> „Kurier”, nr 152 z 9 VII 1912.

<sup>202</sup> „Kurier”, nr 212 z 18 IX 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 324 z 5 VII 1916.

<sup>203</sup> B. Prus: *Notatki z Lublina*. „Ziemia Lubelska”, nr 45 z 14 I 1911.

<sup>204</sup> Przy dzisiejszej ul. 22 Lipca 1.

<sup>205</sup> WAPL, AmL, 1648; „Kurier Lubelski”, nr 148 z 30 XII 1876; H. Gawarecki: *Zabytki miasta Lublina — przewodnik*. Lublin 1959, s. 85; „Gazeta Lubelska”, nr 115 z 31 V 1905, nr 145 z 8 VII 1885, nr 84 z 15 IV 1886; „Kurier”, nr 269 z 23 XI 1911.

<sup>206</sup> „Kurier Lubelski”, nr 66 z 29 VIII 1873, nr 86 z 10 XI 1874, nr 148 z 30 XII 1876; WAPL, KGL, 71/1877.

<sup>207</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 72 z 5 IV 1894, nr 74 z 8 IV 1898.

lubelskim<sup>208</sup> oraz wystawienie (w l. 1892—1894) okazałego gmachu (przy Krakowskim Przedmieściu) na potrzeby sądownictwa<sup>209</sup>.

Budownictwo gospodarcze jako całość wykazywało pewne tendencje do oszczędności zwłaszcza, gdy chodziło o wykorzystanie materiałów budowlanych. Budynki na potrzeby przemysłu (fabryki), obrotu towarowego (magazyny), wojska (koszary i magazyny), a częściowo i szkół wznoszono z cegły licowej o kolorze czerwonym lub żółtym. Dawał się odczuć niedobór tego typu materiału, dlatego cegłę licową przywożono spoza Lublina (Chełma, Wołynia i in.)<sup>210</sup>. Na szczęście w Lublinie nie rozpowszechniła się, poza jedynym przypadkiem (gmach szkoły Vetterów), gotycka dekoracja gmachów, co wyszło miastu w zasadzie na dobre.

## VII OŚWIETLENIE

Jeszcze w latach sześćdziesiątych ulice miasta oświetlano słabymi latarniami olejnymi, zwanymi „rewerberowymi”. W następnym dziesięcioleciu lampy olejne zastąpiono naftowymi, zwiększając jednocześnie wydatnie ich ilość (do 140 w r. 1877)<sup>211</sup>. Począwszy od r. 1881, wprowadzono w Lublinie oświetlenie gazowe, znane wcześniej, spośród miast Królestwa, w Warszawie, Łodzi i Kaliszu. Początkowo zainstalowano 238 latarni gazowych, o sile 8 świec każda, rozstawionych co 50 m, pozostawiając w zaniedbanych dzielnicach lampy naftowe<sup>212</sup>.

Od r. 1887 zwiększano rocznie liczbę latarni co najmniej o 10, osiągając w r. 1911 — 401 latarni gazowych<sup>213</sup>. W stosunku do potrzeb mieszkańców miasta była to liczba za mała. Narzekano na oświetlenie gazowe jako niewystarczające, choć po wprowadzeniu w r. 1898 ulepszonego oświetlenia ulic palnikami Auera i lampami zwieszanymi na dół o podwójnych, a niekiedy potrójnych płomieniach (o sile do 1000 świec), nastąpiła wyraźna poprawa<sup>214</sup>. Domagano się oświetlenia elektrycznego ulic, co w omawianym okresie, mimo kilkakrotnie podejmowanych prób, nie nastąpiło<sup>215</sup>.

<sup>208</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 11 z 16 I 1888; WAPL, KGL, 25/1891, 24/1892; „Gazeta Lubelska”, nr 94 z 2 V 1894, nr 256 z 27 XI 1894.

<sup>209</sup> Według projektów: szkicowego — inż. Prusakowa, roboczego — inż. Jarzyńskiego (*Nowy gmach dla sądu*. „Gazeta Lubelska”, nr 208 z 26 IX 1894, nr 257 z 28 XI 1894).

<sup>210</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 170 z 18 VIII 1898.

<sup>211</sup> „Kurier Lubelski”, nr 62 z 1 VI 1867; „Gazeta Lubelska”, nr 113 z 5 X 1877.

<sup>212</sup> „Sztandar Ludu”, nr 114 z 15 V 1961. Ilość lamp naftowych wynosiła: w r. 1895 — 55. w r. 1911 — 65 („Gazeta Lubelska”, nr 185 z 26 VIII 1895; „Ziemia Lubelska”, nr 85 z 27 III 1911).

<sup>213</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 81 z 15 IV 1887; „Ziemia Lubelska”, nr 85 z 27 III 1911.

<sup>214</sup> F. Bańkowski: *Stan sprawy gazowej w Królestwie Polskim, na Litwie i w Rusi*. Referat na V Zjazd Techników Polskich we Lwowie, Sekcja Gazowa. „Przegląd Techniczny”, nr 50 z 1910, s. 615.

<sup>215</sup> Po raz pierwszy koncepcję oświetlenia miasta elektrycznością podniesiono w r. 1890; wracano do niej kilkakrotnie. W r. 1901 zawarto nawet umowę na oświetlenie miasta (i zaprowadzenie tramwajów) z niemiecką firmą Tow. Akc. W. Lahmeyer (z Frankfurtu n/M), którą na terenie miasta reprezentował Stanisław Szpigiel.

Firma ta, specjalizująca się nie tyle w elektryfikacji miast, ile w produkcji

Oświetlenia miasta gazem podjął się inż. A. L. Suligowski, który, spośród trzech kontrahentów<sup>216</sup>, utrzymał się jako przedsiębiorca oferujący najkorzystniejsze warunki dla miasta. Koncesjonariusz, wzamian za prawo wkalkulowania do ceny gazu dostarczanego miastu amortyzacji urządzeń, zobowiązywał się wobec magistratu do oddania po 40 latach (począwszy od r. 1882) zakładu gazowego na własność<sup>217</sup>. Gazownia została zlokalizowana pod dworcem kolejowym, a więc z dala od miasta. Nie odbijało się to ujemnie na kosztach eksploatacji, gdyż bliskość kolei pozwoliła obniżyć koszty dowozu węgla, a usytuowanie poniżej poziomu miasta — obniżyć nakłady na inwestycje w zakresie utrzymania ciśnienia gazu<sup>218</sup>.

Gazownia wobec niewielkich kapitałów, jakimi dysponował koncesjonariusz, została zaprojektowana jako zakład o małych rozmiarach. Jej zdolność produkcyjna początkowo sięgała 550 tys. m<sup>3</sup> gazu rocznie. Przez okres 25 lat zakład rozwijał się słabo<sup>219</sup>; z usług zakładu nie korzystali w tym czasie w większych rozmiarach, poza miastem a od r. 1889 i dworcem kolejowym, odbiorcy prywatni i przemysł<sup>220</sup>. W zakładach przemysłowych, zwłaszcza większych, już od r. 1894 (cementownia „Firley”), wprowadzono własne oświetlenie elektryczne. Odbiorcy prywatni, głównie teatry, hotele i częściowo lokatorzy korzystali z gazu w ograniczonym zakresie. Wzrost zapotrzebowania na gaz nastąpił dopiero (po r. 1908) w ostatniej fazie gorączki budowlanej. W budowanych wówczas mieszkaniach z reguły instalowano już gazowe urządzenia oświetleniowe, kuchenne i kąpielowe. Z ogólnej ilości gazu, pobieranej przez odbiorców, zużywano do celów technicznych 20%. Wzrost zapotrzebowania ze strony odbiorców nie zaskoczył gazowni, gdyż ta, po przebudowie w latach 1907—1908, dysponowała mocą produkcyjną niemal trzykrotnie wyższą<sup>221</sup>. Jak się zdaje, rekonstrukcja i wzrost mocy produkcyjnej gazowni podyktowane zostały obawą o utratę korzyści przez koncesjonariusza w przypadku zaprowadzenia w Lublinie oświetlenia elektrycznego<sup>222</sup>. W ce-

dynamomaszyn, w pogoni za zyskiem monopolowym, zrezygnowała z koncesji, tracąc nawet na rzecz miasta — 15 tys. rubli. O przyznanie koncesji zabiegały też u władz miejskich inne grupy kapitału niemieckiego oraz kapitał belgijski. Jako poważny kontrahent występował też Dowbor-Muśnicki, zdymisjonowany generał rosyjski. („Gazeta Lubelska”, nr 243 z 7 XI 1890, nr 86 z 29 IV 1893, nr 109 z 19 V 1896, nr 215 z 3 X 1896, nr 114 z 25 V 1901; „Ziemia Lubelska”, nr 51 z 20 II 1909, nr 275 z 8 X 1913; „Głos Lubelski”, nr 56 z 26 II 1914; „Życie Lubelskie”, nr 22 z 6 V 1914).

<sup>216</sup> O uzyskanie koncesji, obok lublinianina — Suligowskiego, reprezentującego kapitał polski, ubiegały się firmy zagraniczne: niemiecka i francuska („Gazeta Lubelska”, nr 113 z 5 X 1877).

<sup>217</sup> AHSP, KhmL, 845 — umowa miasta Lublina z A. L. Suligowskim; WAPL, AmL, 10875.

<sup>218</sup> F. Bańkowski: *ju.*, s. 614—615.

<sup>219</sup> F. Bańkowski: *ju.*, s. 614.

<sup>220</sup> „Sztandar Ludu”, nr 114 z 15 V 1961.

<sup>221</sup> F. Bańkowski: *ju.*, s. 614—615.

<sup>222</sup> W r. 1903 prasa lubelska oskarżała Suligowskiego, że czynił trudności Tow. Akc. W. Lahmeyer posiadającemu koncesję na zainstalowanie oświetlenia elektrycznego i uruchomienie tramwajów w mieście. Firma ta, mimo poczynionych nakładów, odstąpiła od wykonania umowy („Gazeta Lubelska”, nr 196 z 11 IX 1903); Por.: I. Pietrzak-Pawłowska: *Królestwo Polskie w początkach imperializmu 1900—1905*. Warszawa 1955, s. 30—34.



lu zabezpieczenia swoich interesów koncesjonariusz zabiegał (w r. 1913) u władz miejskich o uzyskanie koncesji na oświetlenie miasta elektrycznością i na zaprowadzenie tramwajów<sup>223</sup>. Wobec opozycji części mieszkańców miasta do systemu koncesyjnego, a następnie wybuchu wojny sprawa budowy elektrowni przed I wojną nie została rozstrzygnięta<sup>224</sup>.

#### VIII WODOCIĄGI I KANALIZACJA

Zaopatrzenie w wodę w mieście należało do wciąż otwartych problemów. W latach siedemdziesiątych wodę czerpano ze studzien wyposażonych w urządzenia do pompowania przy pomocy koła zamachowego, zastąpionego w r. 1873 — pływakiem wahadłowym<sup>225</sup>. W trzy lata później Lublin posiadał 90 studzien, w tej liczbie 20 miejskich. Ludność cierpiała jednak na brak wody zwłaszcza w południowej części miasta, gdzie studzien miejskich było mało<sup>226</sup>. W r. 1886 usiłowano polepszyć sytuację w zakresie zaopatrzenia w wodę przez wymianę pomp starych na nowe, technicznie sprawniejsze<sup>227</sup>.

Wobec zasadniczych trudności w rozwiązaniu podstawowych problemów, do jakich w osiemdziesiątych latach należało — w związku z poważnym przyrostem ludności — dostarczanie wody i odprowadzanie ścieków, co w istotny sposób mogło polepszyć warunki zdrowotne miasta, podjęto myśl zaprowadzenia w Lublinie wodociągów i kanalizacji. Najbardziej konkretne projekty (w r. 1889) przedstawił bezinteresownie główny inicjator założenia wodociągów w mieście — Adolf Frick, współwłaściciel dużego browaru. Żaden z jego projektów nie został zrealizowany<sup>228</sup>.

Ponownie myśl urządzenia wodociągów podjęta została w pięć lat później. Jako przedsiębiorca, ubiegający się o przyznanie mu koncesji na zaprowadzenie wodociągów, pojawił się Adolf Weisblat, inżynier dróg i komunikacji, inspektor robót wodociągowych, prowadzonych przez petersburską firmę w Płocku<sup>229</sup>. Zanim doszło do zawarcia umowy z Weisbla-

<sup>223</sup> Ofertę w imieniu spółki komandytowej, w ręce której przeszła gazownia po śmierci (w r. 1906) Suligowskiego, złożył dyrektor gazowni — inż. F. Bańkowski („Ziemia Lubelska”, nr 275 z 8 X 1913; „Życie Lubelskie”, nr 22 z 6 V 1914).

<sup>224</sup> „Kurier”, nr 108 z 13 V 1914.

<sup>225</sup> Wymieniając urządzenia pompowe studzien z drewnianych na metalowe, zainstalowano pompy o wadliwej konstrukcji, wykonane na zlecenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych z funduszków miasta przez fabrykę hr. Zamoyskiego w Warszawie. Urządzenia te były nie tylko mało wydajne, ale i trudne do obsługi. Ponieważ urządzenia te nie mogły być poruszane przez jedną osobę narzekano, że pompowanie wody „ułatwia służącym zejścia i marnotrawienie (...) czasu” („Kurier Lubelski”, nr 41 z 30 V 1873).

<sup>226</sup> „Kurier Lubelski”, nr 50 z 4 V 1876.

<sup>227</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 122 z 5 VI 1886.

<sup>228</sup> Z inicjatywą urządzenia wodociągów i kanalizacji wychodził też dr Feliks Głogowski, angażując do akcji popularyzacji urządzeń techniczno-sanitarnych Towarzystwo Lekarskie w Lublinie (O wodociągach i o wodzie w Lublinie. „Gazeta Lubelska”, nr 153 z 13 VII 1889; Ig. W[ol]a[n]o[ws]ki]: *W sprawie wodociągów*. „Gazeta Lubelska”, nr 88 z 28 IV 1892).

<sup>229</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 233 z 27 X 1894 oraz nr 240—243 i 245 z r. 1894.

tem na budowę i eksploatację wodociągów upłynęło dwa lata<sup>230</sup>, zanim rurami popłynęła do odbiorców woda upłynęły dalsze trzy lata<sup>231</sup>.

Zaprowadzone w latach 1897—1899 urządzenia do czerpania wody zlokalizowane zostały od strony południowej, ale powyżej miasta, tuż nad Bystrzycą (przy dzisiejszej Al. Świerczewskiego), na gruntach folwarku Rury Brygidkowskie, należących do donacji Rüdigerera<sup>232</sup>. Wobec sławotny zakładał czerpanie wody bezpośrednio z Bystrzycy<sup>233</sup>. Wobec stanowczego sprzeciwu Towarzystwa Lekarskiego, a przede wszystkim niezwykle żywej akcji dra Mieczysława Biernackiego, pierwotny projekt, jako nie dający gwarancji, że woda czerpana z rzeki, zanieczyszczanej ściekami cukrowni, będzie pod względem sanitarnym zdatna do picia, został zarzucony, a w jego miejsce zrealizowano projekt czerpania wody ze studzien artezyjskich. Trzy studnie o głębokości 21 m urządzono na posesji pierwotnie zagospodarowanej, jako miejsce stacji wodociągowej<sup>234</sup>. Woda, choć twarda ze względu na dużą ilość wapnia, okazała się czysta i dobra<sup>235</sup>.

Urządzenia wodociągowe składały się ze studzien artezyjskich, dwóch pomp Worthingtona z kotłami pompowymi o łącznej mocy 104 KM, budynku-maszynowni oraz wieży ciśnień, usytuowanej na placu Bernardyńskim (dzisiaj plac Wolności)<sup>236</sup>. Zainstalowane urządzenia produkcyjne pozwoliły podnieść — po niespełna 10 latach eksploatacji — wydajność z 61,6 w r. 1900 do 161,3 tys. m<sup>3</sup> w r. 1908 na dobę<sup>237</sup>. Siecią wodociągową objęto początkowo tylko główne dzielnice, mianowicie: Krakowskie Przedmieście, stare miasto i miasto żydowskie. Inwestycja pomyślana była jako „opłacalna”, dlatego sieć wodociągową założono w dzielnicy o dużym skupieniu domów czynszowych. Dopiero w kilka lat później zaprowadzono sieć wodociągową na Piaskach (1907), Czwartku (1912) oraz kilku bocznych ulicach śródmieścia<sup>238</sup>.

Wraz z uruchomieniem wodociągu zlikwidowano studnie publiczne. Koncesjonariusz uzyskał bowiem prawo wyłącznego dostarczania wody mieszkańcom miasta w zasięgu sieci wodociągowej. Cena wody została ustalona na poziomie zapewniającym przedsiębiorcy „bajecznie wysokie”, jak pisano, monopolowe zyski<sup>239</sup>. Narzekano dlatego powszechnie na wy-

<sup>230</sup> WAPL, AmL, 9048.

<sup>231</sup> Przemysławanie rur wodociągowych zakończono w grudniu 1898, po czym — w niektórych domach — jeszcze przed formalnym oddaniem urządzeń do eksploatacji, co nastąpiło od połowy 1899 roku, zaczęto korzystać z wody wodociągowej („Gazeta Lubelska”, nr 254 z 31 XII 1898; M. Biernacki: *Wodociągi lubelskie*. Odb. ze „Zdrowia” (1901), s. 3).

<sup>232</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 170 z 18 VIII 1898.

<sup>233</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 40 z 20 II 1897.

<sup>234</sup> M. Biernacki: *Zakończenie sporu z p. Weisblatem*. „Gazeta Lubelska”, nr 275 z 20 XII 1897; Krzysztofowicz: *Hydrologia i topografia wodociągów lubelskich*. „Gazeta Lubelska”, nr 169 z 9 VIII 1899; „Gazeta Lubelska”, nr 109 z 24 V 1899, nr 219 z 9 X 1899.

<sup>235</sup> M. Janczewski: *Bacznosc*. „Kurier”, nr 192 z 23 VIII 1910.

<sup>236</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 123 z 10 VI 1897, nr 170 z 18 VIII 1898.

<sup>237</sup> *Sprawozdanie z eksploatacji wodociągów lubelskich za 10-lecie*. „Ziemia Lubelska”, nr 14 z 15 I 1910.

<sup>238</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 40 z 20 II 1897; „Lublinianin”, nr 99 z 27 X 1907; „Kurier”, nr 189 z 22 VIII 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 113 z 27 IV 1912.

<sup>239</sup> M. Janczewski: *ju.*, „Kurier”, nr 192 z r. 1910.

zysk ze strony koncesjonariusza, który — po przybraniu cichego wspólnika w osobie Michała Breslauera — nosił się początkowo z zamiarem zorganizowania towarzystwa akcyjnego do eksploatacji wodociągów. Zyski, jakie musiały przedsiębiorcy przynosić wodociągi, skłoniły go do zarzucenia projektu<sup>240</sup>. Wobec wysokiej ceny wody, a po części oporu kamieniczników do zaprowadzenia wodociągów (w r. 1900 — podłączono do sieci tylko 88 domów, w r. 1904 — 167, w r. 1908 — 240 domów)<sup>241</sup> zużycie wody było początkowo niewielkie<sup>242</sup>.

W tym stanie rzeczy miasto podjęło pierwsze kroki w kierunku skłócenia koncesjonariusza do zrezygnowania albo z części monopolowych zysków, albo z koncesji w zamian za racjonalnie skalkulowane odszkodowanie. Prowadzone przez wiele lat rozmowy nie dały rezultatu. Miasto, mimo zadeklarowanej w r. 1909 pomocy finansowej ze strony miejscowych instytucji bankowych, nie dysponowało tak wielkimi środkami, jakich żądał koncesjonariusz, aby mogło wejść w posiadanie wodociągów<sup>243</sup>.

Zaprowadzenie w mieście wodociągów zwiększyło ilość ścieków gospodarczych, których, wobec braku odpowiednich urządzeń, nie można było sprawnie odprowadzać poza miasto. Wyposażenie miasta w wodociąg nie zostało bowiem poprzedzone zaprowadzeniem urządzeń kanalizacyjnych. Wprawdzie miasto posiadało kilka podziemnych kanałów, ale były to tylko kanały pojedyncze, obsługujące określone obiekty. Niektóre z nich, urządzone od dawna, nie mogły w ogóle wchodzić w rachubę, gdyż jako zapuszczone i zaniedbane, przestały służyć celom, dla jakich zostały zbudowane<sup>244</sup>.

Jeszcze w pięćdziesiątych latach, z inicjatywy Bieczynskiego, zlikwidowano część kanałów, pozostawiając tylko te, co do których nie było zastrzeżeń, że mogły stanowić źródło chorób epidemicznych. Likwidując kanały zakładano, że funkcje ich zostaną zastąpione przez odpowiednio urządzone ulice (głębokie rynsztoki i spadki) lub otwarte kanały oraz przez zaprowadzenie beczkowozów do wywożenia fekalii<sup>245</sup>. Co zrobiono w tym zakresie? Rzeczywiście, realizując konsekwentnie te założenia, pourządzano na głównych ulicach spadki i rynsztoki, którymi, jak i pozostałymi kanałami, odprowadzano ścieki do przepływających w sąsiedztwie rzek: Czechówki i Bystrzycy. Zmasowanie jednak dużych ilości ścieków przekształciło rzeki w kanały ściekowe, zwłaszcza Czechówkę, która pod względem sanitarnym już w osiemdziesiątych latach nastęrczała dużo

<sup>240</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 46 z 27 II 1897, nr 198 z 14 IX 1899; WAPL, AmL, 9048.

<sup>241</sup> *Sprawozdanie (...) za 10-lecie*: jw., „Ziemia Lubelska”, nr 14 z 15 I 1910.

<sup>242</sup> W r. 1908, wg nieprawidłowych wyliczeń zużycie wody wynosiło 0,7 l na osobę w ciągu doby (dzielono użytą wodę na 60 tys. mieszkańców miasta), tymczasem z wody wodociągowej, wobec podłączenia do sieci niewielkiej liczby domów, korzystało w pełni około 1/3 mieszkańców — wobec czego zużycie wynosiło 9 litrów na 1 mieszkańca na dobę (*Sprawozdanie (...) za 10-lecie*: jw.).

<sup>243</sup> „Kurier”, nr 167 z 24 VII 1909; „Ziemia Lubelska”, nr 336 z 8 XII 1909.

<sup>244</sup> WAPL, KGL, 26/1893, 17/1902.

<sup>245</sup> F. Łódzia - Bieczynski: *Memoriał o kanałach i ustępach oraz szkodziwości kanałów miejskich*. Bibl. Łop. rkps. 328.

zastrzeżeń<sup>246</sup>. Nie umiano jednak w omawianym czasie rozwiązać tego trudnego problemu; kończyło się na stwierdzeniu, że Czechówka (którą starano się też wyregulować, a nawet nad nią urządzić bulwary) stanowi siedlisko i wylęgarnię wszelkich zakaźnych chorób<sup>247</sup>.

Co do nieczystości z dołów ustępowych, to wywożono je specjalnymi beczkowozami, korzystając od r. 1869 z aparatów Bergera<sup>248</sup>. Czynności w tym zakresie miasto oddawało, począwszy od r. 1886 w ręce przedsiębiorców, zawierając z nimi długoletnie umowy<sup>249</sup>.

Po przyjęciu do eksploatacji wodociągów przed miastem stanął problem urzędzenia nowoczesnej, ogólnej kanalizacji w oparciu bądź o środki własne, bądź o środki przedsiębiorców prywatnych<sup>250</sup>. Spośród tych ostatnich zgłaszał ofertę przedstawiciel kapitału francuskiego, ale wobec wygórowanych żądań, musiano ją odrzucić<sup>251</sup>. We własnym natomiast zakresie miasto nie mogło podjąć się sfinansowania tak kosztownej inwestycji.

W tym stanie rzeczy usiłowano rozwiązać problem przynajmniej częściowo przez zaprowadzenie kanalizacji przy pomocy filtrów biologicznych (szambo) na koszt właścicieli nieruchomości. W ten sposób skanalizowano wszystkie szpitale, niektóre banki (Kasa Przemysłowców i Bank Państwa) oraz ponad 20 domów, położonych przy ul. Czechowskiej i in.<sup>252</sup>. Nie został natomiast w tym czasie (rok 1911) zrealizowany projekt skanalizowania zespołu nieruchomości, obejmującego kamienice przy ulicach: Krakowskie Przedmieście (od Czechowskiej do parku miejskiego), Szopena, Wieniawskiej i Ogrodowej<sup>253</sup>. Kanały do odprowadzania ścieków, zbudowane w różnym czasie, posiadały jeszcze: rzeźnia na Bronowicach, koszary przy ul. Szpitalnej, Dom Zarobkowy na starym mieście i in.<sup>254</sup>

<sup>246</sup> Nie znany autor artykułu pisał: „Rzeczka ta rzuciwszy się z kół młyna (...) pochłania odpadki z garbarń (...), przyjmuje kanały toczące nieczystości ze szpitali (...), po czym służy w łązienkach, znanych pod nazwą Krena za punkt zbioru dla praczek z całego niemal miasta (...), wreszcie pochłoniawszy odpadki bydłace z rzeźni zbrukana dąży by zginąć w Bystrzycy (Z biegu rzeki, „Gazeta Lubelska”, nr 82 z 17 IV 1888).

<sup>247</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 178 z 19 VIII 1897; M. Biernacki: *Wodociągi lubelskie...*; M. Janeczowski: jw., „Kurier”, nr 192 z r. 1910.

<sup>248</sup> „Kurier Lubelski”, nr 85 z 27 X 1869.

<sup>249</sup> Spośród przedsiębiorców, zajmujących się oczyszczaniem miasta, na uwagę zasługują: Wład. Cordee (1886—1898) i Wacław Skawiński (1898—1915). Ten ostatni zatrudnił 8 robotników (WAPL, AmL, 7483, 7944; „Gazeta Lubelska”, nr 24 z 1 II 1898, nr 1 z 2 I 1899; *Przemysł i Handel Królestwa Polskiego*. T. VIII, 1912; „Kurier”, nr 133 z 15 VI 1912).

<sup>250</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 172 z 7 VIII 1900; „Ziemia Lubelska”, nr 183 z 24 XI 1907, nr 189 z 30 XI 1907, nr 6 z 6 I 1909.

<sup>251</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 179 z 21 VIII 1903.

<sup>252</sup> M. Biernacki: *Wodociągi lubelskie...*; „Ziemia Lubelska”, nr 343 z 14 XII 1911; „Kurier”, nr 187 z 20 VIII 1912; „Codzienny Kurier Lubelski”, nr 56 z 9 III 1914; „Głos Lubelski”, nr 90 z 6 IV 1914; „Przegląd Techniczny”, nr 35 z 1910, s. 427.

<sup>253</sup> N. Z.: *Projekt skanalizowania części Lublina*, „Ziemia Lubelska”, nr 343 z 14 XII 1911; „Kurier”, nr 288 z 15 XII 1911.

<sup>254</sup> Z nowego szlachtuza, „Gazeta Lubelska”, nr 103 z 14 V 1890; „Kurier Lubelski”, nr 139 z 6 XII 1877; „Gazeta Lubelska”, nr 104 z 9 V 1889; „Kurier”, nr 281 z 6 XII 1908; „Gazeta Lubelska”, nr 62 z 20 III 1885.

## IX RZEZANIA MIEJSKA

Wzniesiony jeszcze za czasów Królestwa konstytucyjnego budynek pod rzeźnię w omawianym okresie nie odpowiadał już zwiększonym potrzebom miasta<sup>255</sup>. Projekt wystawienia nowej rzeźni podnosił magistrat wobec władz wyższych wielokrotnie, jednak daremnie<sup>256</sup>. Dopiero w r. 1888 zatwierdzono projekt rzeźni wraz z lokalizacją<sup>257</sup>. Z trzech alternatyw usytuowania rzeźni: 1° na placu obok starego budynku (na Podzamczu), 2° na Tatarach, 3° na Bronowicach wybrano alternatywę ostatnią, niestety bynajmniej nie najlepszą<sup>258</sup>. O wyborze miejsca przesądził czynnik przypadkowy, mianowicie fakt, że miasto posiadało na Bronowicach własny, niewielki plac<sup>259</sup>. Biorąc pod uwagę ten właśnie czynnik, magistrat ulokował rzeźnię nie poniżej miasta, jak już o tym w trzydziestych latach myślano, a w środku miasta, choć po drugiej stronie Bystrzycy<sup>260</sup>.

Rzeźnię, jako zakład na owe czasy względnie nowoczesny, wyposażony we własne studnie, filtry i urządzenia kanalizacyjne, oddano do eksploatacji w r. 1889<sup>261</sup>. Już w kilka miesięcy później musiano przerabiać niektóre fragmenty urządzeń kanalizacyjnych, gdyż te, jako wadliwie skonstruowane, przestały działać, zresztą nie działały nigdy sprawnie, skoro musiano je często przerabiać<sup>262</sup>. Rzeźnia ta nie otrzymała nigdy pełnego wyposażenia. Ciągłe narzekano na brak podjazdów, ogrodzenia, oświetlenia i dobrej drogi do miasta<sup>263</sup>.

W całej pełni uprzytomniono sobie wszystko to, czego rzeźnia nie posiadała w ostatnich latach przed wybuchem I wojny. Podnoszono wówczas, że rzeźnia miejska, jako zakład mały, pozbawiony urządzeń technicznych, źle usytuowany, powinna być zastąpiona zakładem nowym, wyposażonym we wszystko, co na owym etapie zdobyła wiedza ludzka. Do zbudowania nowej rzeźni przed I wojną jednak nie doszło<sup>264</sup>.

## X KOMUNIKACJA MIEJSKA

Pierwsze próby zaprowadzenia na stałe powszechnie dostępnych przewozów ludzi, w formie omnibusów konnych, pochodzą z r. 1885<sup>265</sup>. Podnoszono jeszcze kilkakrotnie tę myśl, zawsze jednak bezskutecz-

<sup>255</sup> Budynek starej rzeźni został w r. 1890 spalony. „Spaleniem zajęła się straż ogniowa, która w całym będąc komplecie strzegła okolicznych zabudowań. Tłumy Żydów przyglądały się operacji palenia” („Gazeta Lubelska”, nr 78 z 11 IV 1890).

<sup>256</sup> Pierwszy pochodził z roku 1875 („Kurier Lubelski”, nr 7 z 16 III 1875).

<sup>257</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 84 z 19 IV 1888; WAPL, AmL, 10968.

<sup>258</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 86 z 21 IV 1883, nr 136 z 23 VI 1886.

<sup>259</sup> WAPL, AmL, 7317.

<sup>260</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, Wydział Administracji, miasto Lublin, 3687.

<sup>261</sup> Koszt budowy rzeźni wyniósł 24 532 rb („Gazeta Lubelska”, nr 84 z 19 IV 1888, nr 171 z 5 VIII 1889, nr 280 z 17 XII 1889; WAPL, KGL, 104/1890).

<sup>262</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 120 z 7 VI 1890, nr 217 z 4 X 1902.

<sup>263</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 32 z 2 II 1910.

<sup>264</sup> „Kurier”, nr 112 z 18 V 1911.

<sup>265</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 184 z 25 VIII 1885.

nie<sup>266</sup>. Przeciwno masowemu, a więc tańszemu i dostępnemu większej liczbie mieszkańców, sposobowi przewozu ludzi oponowali dorożkarze, zainteresowani w niedopuszczeniu do rozwoju nowej formy komunikacji<sup>267</sup>.

Nie miał również Lublin szczęścia do komunikacji tramwajowej. Żaden bowiem z wielu projektów, ponawianych począwszy od r. 1890 co kilka lat, najpierw w formie tramwajów konnych, później elektrycznych, nie został zrealizowany<sup>268</sup>. Co więcej! Do uruchomienia komunikacji tramwajowej nie doszło mimo poczynionych przez koncesjonariusza (w r. 1903) nakładów na przebudowę mostu i sporządzenia dokumentacji technicznej<sup>269</sup>.

Potrzeby ludności w zakresie komunikacji miejskiej, niewątpliwie silnie odczuwane tuż przed wybuchem I wojny tak ze względu na liczbę mieszkańców, jak i układ zabudowy miasta, zostały po części zaspokojone dzięki zaprowadzeniu w r. 1912 komunikacji autobusowej<sup>270</sup>. Prawo na wykonywanie tych czynności w formie koncesji uzyskała Lubelska Spółka Samochodowa, która, wypuszczając na ulice miasta trzy wozy, podjęła obsługę trzech linii autobusowych: 1° dworzec kolejowy — park miejski, 2° dworzec — Kalinowszczyzna i 3° ul. Szopena — ul. Ruska<sup>271</sup>. Już w roku następnym komunikacja przejściowo uległa ograniczeniu z powodu pożaru dwóch autobusów<sup>272</sup>.

## XI ZIELEŃ

Intensywny rozwój procesów urbanistycznych nie sprzyjał wzbogaceniu się miasta w zieleń. Przeciwnie. Niemal każde wytrasowanie nowej ulicy, czy wybudowanie nowego domu czy fabryki wiązało się z koniecznością zajęcia jako placów budowlanych istniejących ogrodów i sadów. W ten sposób znikły w Lublinie niektóre ogrody przyklasztorne, np. pokapucyński oraz niemal wszystkie ogrody prywatne, położone

<sup>266</sup> Podejmowano jeszcze próby uruchomienia omnibusów konnych w latach: 1891, 1900 i 1908 („Gazeta Lubelska”, nr 156 z 24 VII 1891, nr 224 z 10 XI 1900; „Kurier”, nr 201 z 5 IX 1908).

<sup>267</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 331 z 4 XII 1908.

<sup>268</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 243 z 7 XI 1890, nr 86 z 29 IV 1893, nr 113 z 30 V 1894, nr 215 z 3 X 1896, nr 258 z 25 XI 1899; „Ziemia Lubelska”, nr 51 z 20 II 1909, nr 275 z 8 X 1913.

<sup>269</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 157 z 26 VII 1905.

<sup>270</sup> Po raz pierwszy projekt uruchomienia komunikacji autobusowej w Lublinie dyskutowano w r. 1908. W cztery lata później o koncesję na komunikację autobusową bezskutecznie ubiegał się inż. Sudomir. Jako kontrahent utrzymał się Zborowski pod firmą spółki („Ziemia Lubelska”, nr 347 z 20 XII 1908; „Kurier”, nr 20 z 26 I 1912; nr 246 z 26 X 1912).

<sup>271</sup> W autobusach zaprowadzono dwie klasy: pierwsza za opłatą 7 kop (od dworca do Krakowskiej Bramy) plus ew. dalsze 7 kop za przejazd od Bramy do ogrodu miejskiego, druga za opłatą 5 kop za przejazd jednej sekcji („Ziemia Lubelska”, nr 327 z 27 XI 1912).

<sup>272</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 165 z 18 VI 1913; Pierwsze (dwie) dorożki samochodowe uruchomiono w r. 1911, tj. w 11 lat później od momentu, kiedy na ulicach Lublina pojawiły się samochody („Gazeta Lubelska”, nr 107 z 14 V 1900; „Ziemia Lubelska”, nr 258 z 20 IX 1911, nr 275 z 7 X 1911).

przy Krakowskim Przedmieściu i ulicach, wychodzących na północ i południe, a ponadto laski sosnowe na przedmieściach: Piaski i Dziesiąta. Zieleń, ustawicznie wypierana ze śródmieścia, mimo wszystko królowała jeszcze, tuż przed wybuchem I wojny, na obrzeżu charakterystycznej dla miasta, pięknej skarpy, i to zarówno od strony Czechówki, jak i Bystrzycy, kryjąc nie rzadko szpetotę wzniesionych domów. Ale i tych przydomowych czy przypałacowych, czy przykościelnych drzew i krzewów stale ubywało<sup>273</sup>.

O zieleni nie troszczył się dostatecznie magistrat. Jedynym, zasługującym na uwagę, poważniejszym przedsięwzięciem w tym zakresie, było wyjednanie w drodze długotrwałego procesu od wieczystego dzierżawcy folwarku Bronowice zobowiązania (jeszcze z r. 1822) urzędnika parku na potrzeby miasta. Park taki dzierżawca (E. Chruscielewski, prezes Trybunału Lubelskiego) w obawie utraty praw do własności majątku urządził ostatecznie w r. 1869. Miasto przyjęło park na własność dopiero w r. 1875. Ponieważ park znajdował się w „bardzo zapuszczonym stanie” miasto przystąpiło do jego ponownego urzędzenia w oparciu o plan, sporządzony (w r. 1875) przez technika miejskiego A. Zwierchowskiego<sup>274</sup>. Park ten nieoficjalnie nazywano „Foksałem”. Ze względu na niekorzystne położenie, najpierw w pobliżu stacji sanitarno-epidemiologicznej dla zwierząt pędzonych z Ukrainy na zachód, później i rzeźni miejskiej, park ten nie cieszył się popularnością. Zresztą miasto nie otaczało go specjalną opieką. Dlatego, bez większego sprzeciwu magistrat oddał (w r. 1901) ogród lubelskiemu kuratorium trzeźwości na zabawy ludowe<sup>275</sup>. Nowy użytkownik poczynił niejakie nakłady inwestycyjne<sup>276</sup>. Popularność parku z czasem jednak spadła, tak że w r. 1907 prawie nikt doń nie uczęszczał. W tym stanie rzeczy magistrat odzyskał park, udostępniając go w pełni publiczności<sup>277</sup>.

Nie poskąpił natomiast magistrat środków na utrzymanie ogrodu publicznego, nazywanego w tym czasie przez naśladowanie Warszawy — saskim, urządzanego z inicjatywy Bieczyńskiego w czterdziestych latach XIX w.<sup>278</sup> Aby zabezpieczyć bogatą roślinność ogrodu przed zniszczeniem ze strony nie zawsze kulturalnych użytkowników, ogród miejski oparkaniono wysokim, jak złośliwie, choć nie bez racji, pisano „klastornym murem”, zdobiąc partię wejściową, wykonaną w metalu, efektowną balustradą i bramą. Te, podstawowe dla prawidłowego rozwoju i świadczenia usług, prace wykonano w latach 1887—1890.

<sup>273</sup> H. [Wiercieński]: *Zadrzewienie placów publicznych w Lublinie*. „Ziemia Lubelska”, nr 19 z 19 I 1911.

<sup>274</sup> WAPL, AmL, 7317 — folwark Bronowice.

<sup>275</sup> W parku tym, w r. 1902 (a więc na trzy lata przed wybuchem rewolucji z 1905 r.) miejscowa młodzież gimnazjalna odmówiła wobec gubernatora w dniu święta sadzenia drzewek śpiewania hymnu państwowego. Wystąpienie młodzieży było jednym z przejawów walki o polską szkołę (wg relacji W. Giełżyńskiego).

<sup>276</sup> Park „ogrodzono dookoła ładnymi sztachetami, zbudowano gustowny bufet i altanę do tańców, postawiano mnóstwo ławek, urządzono huśtawki i słup do wiania, splantowano i przeprowadzono nowe szerokie aleje, które wysypano żwirem i piaskiem”, („Gazeta Lubelska”, nr 183 z 22 VIII 1901).

<sup>277</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 130 z 17 V 1907; „Lublinianin”, nr 47 z 5 IX 1907.

<sup>278</sup> J. Willaume: *Początki ogrodu miejskiego w Lublinie*. „Kalendarz Lubelski”. Lublin 1961, s. 55—66.

W miejsce kilku wejść do parku pozostawiono tylko jedno<sup>279</sup>. W kilka lat później (w r. 1899) urządzono w ogrodzie fontannę. W ten sposób, jak pisał sprawozdawca, park „został doprowadzony do takiego stanu, jaki spotykamy w najlepiej urządzonych zagranicznych ogrodach”<sup>280</sup>.

Nie udało się natomiast miastu zrealizować kilku projektów powiększenia zieleni przez założenie skwerów: w okolicy dworca kolejowego<sup>281</sup> oraz w rejonie ul. Lubartowskiej<sup>282</sup>. Nie został również urzeczywistniony projekt zabezpieczenia łąk nadbystrzyckich pod park wobec odstąpienia obiektu w r. 1912 przez Graffa spekulantom<sup>283</sup>. Z nowych, wprawdzie niewielkich, ale wyjątkowo cennych, bo zlokalizowanych na Starym Mieście, skwerów przybyły miastu dwa zieleńce: jeden na placu po kościele św. Michała<sup>284</sup>, drugi na tzw. Górcie Dominikańskiej<sup>285</sup>. Ze starych, użytkowanych tylko przez gubernatora skwerów, wyjątkową pieczołowitością otaczano dwa skwerki na placu Litewskim, które, podobnie jak park miejski, otrzymały gustowne ogrodzenie w metalu<sup>286</sup>. Z pozostałych, bardzo wartościowych zadrzewień, należy wymienić cmentarze, zwłaszcza zespół przy ul. Lipowej, i kilka otoczeń lubelskich kościołów. Niedostatecznie zadrzewioną pozostawała skarpa u podnóża ulic: Ruskiej i Kalinowszczyzny<sup>287</sup>.

## XII ORGANIZACJA I DZIAŁALNOŚĆ WŁADZ

W miarę narastania urzędzeń komunalnych, pozwalających lepiej zaspokajać potrzeby materialno-bytowe i kulturalne ludności miasta, wysuwał się problem organizacji władz odpowiedzialnych za ich stan i prawidłowe funkcjonowanie. Najwyższą efektywność w organizowaniu gospodarki komunalnej mogła zapewnić forma samorządu miejskiego. Tymczasem władze zaborcze po upadaku powstania styczniowego odstąpiły od koncepcji dopuszczenia czynnika społecznego do udziału w rządzeniu, wracając do metod policyjnego systemu rządzenia stosowanego w okresie przed reformami A. Wielopolskiego.

Sprawy administracji miast w omawianym okresie regulował ukaz carski z 31 grudnia 1866 r. O zarządzie gubernialnym i powiatowym w guberniach Królestwa Polskiego<sup>288</sup> i przepisy dodatkowe z 29 II 1868 r.<sup>289</sup> Z treści tych przepisów wynikało, że magistratom wyznaczona została rola niższych organów administracji podporządkowanych w ca-

<sup>279</sup> WAPL, KGL, 25/1891; „Gazeta Lubelska”, nr 103 z 15 V 1883, nr 131 z 22 VI 1883. Z. Z.: *Z Wieniawy*. „Gazeta Lubelska”, nr 276 z 16 XII 1887; „Gazeta Lubelska”, nr 181 z 17 VIII 1889, nr 94 z 2 V 1890.

<sup>280</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 206 z 30 IX 1898.

<sup>281</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 192 z 3 IX 1887.

<sup>282</sup> „Kurier”, nr 160 z 17 VII 1911.

<sup>283</sup> AHSPL, Ks. hip. Tatary — Łąki 35; *Sprawa łąk nadbystrzyckich*. „Kurier”, nr 27 z r. 1912; *Czyn nieobywatelski*. „Kurier”, nr 150 z r. 1912; *Wyrok Sądu obywatelskiego w sprawie p. W. Graffa*. „Ziemia Lubelska”, nr 175 z r. 1912.

<sup>284</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 93 z 30 IV 1883; WAPL, AmL, 11 982.

<sup>285</sup> WAPL, KGL, 33/1912; „Ziemia Lubelska”, nr 113 z 26 IV 1911.

<sup>286</sup> „Kurier”, nr 294 z 23 XII 1908; WAPL, KGL, 33/1912.

<sup>287</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 14 z 22 I 1892.

<sup>288</sup> *Dziennik Praw K.P. T. 66*. Warszawa 1866, s. 119—193.

<sup>289</sup> *Dziennik Praw K.P. T. 68*. Warszawa 1868, s. 27—35.



łości władzy zarządów gubernialnych lub powiatowych. Ukaz natomiast nie wspominał w ogóle o radach miejskich, które jeszcze przed jego ukazaniem się przestały definitywnie istnieć<sup>290</sup>.

W świetle nowych przepisów kompetencje magistratów bynajmniej nie były szerokie. Ukaz oddał bowiem część uprawnień magistratów organom władzy gubernialnej (oświatę, dobroczynność, szpitalnictwo oraz policję), a pozostałe uprawnienia ograniczał, zwłaszcza gdy chodziło o sprawy budżetu, którego zatwierdzenie uzależniał od zgody władz wyższych. Magistrat miasta Lublina musiał zabiegać corocznie o zatwierdzenie budżetu aż w Ministerium Spraw Wewnętrznych Cesarstwa Rosyjskiego.

Istota zła tkwiła nie tyle w sposobie zatwierdzania budżetu, ile w samym systemie budżetowania. Władzom miejskim zalecono konstruowanie budżetów w ten sposób, aby dochody rokrocznie przewyższały rozchody, a uzyskane nadwyżki odprowadzać do Banku Państwa. Powstałe w ten sposób fundusze, jako „depozyty wieczyste”, oprocentowane na 4%, nie mogły być wydatkowane. Inne nadwyżki, narosłe z zaoszczędzonych pozostałości budżetowych, oprocentowane na 3%, traktowane były jako fundusze specjalne. Kapitały te, nazywane zapasowymi, mogły być wprawdzie rozdysponowane przez miasto, ale za zgodą władz<sup>291</sup>.

Magistrat ściśle nadzorowany i krępowany przez zaborcze władze zwierzchnie nie był w stanie podejmować śmielszych decyzji inwestycyjnych. W rezultacie, choć miasto posiadało znaczne kapitały własne (na dzień 1 I 1914 — 349 459 rubli)<sup>292</sup> nie mogło ich w pełni wykorzystać, ani też (bez zgody władz wyższych) zaciągać pożyczek, aby powiększyć czy rozbudować zasób urządzeń komunalnych takich, jak budowa rzeźni i hal targowych, zaprowadzenie elektrycznego oświetlenia i trakcji tramwajowej, urządzenie kanalizacji, ulepszenie nawierzchni ulic, zbudowanie dodatkowych arterii komunikacyjnych, uregulowanie brzegów rzek, osuszenie łąk itd.<sup>293</sup>

Na upośledzenie miasta w zakresie prawidłowego rozwoju gospodarki komunalnej wpływał nie tylko czynnik polityczny, mianowicie ucisk polityczny państwa zaborczego, ale także ucisk społeczny, właściwy dla kapitalistycznego sposobu produkcji. Wobec braku środków finansowych, odprowadzanych do Banku Państwa, w warunkach ogólnego niedowładu organizacyjnego organizatorami niektórych urządzeń gospodarki komunalnej byli przedsiębiorcy prywatni, lokujący swoje kapitały w urządzeniach gazowni, wodociągu, czy przewozu ludzi. Kapitał prywatny, podejmując się szeregu przedsięwzięć „za samorząd”, „za mia-

<sup>290</sup> J. Strumiński: *Rady miejskie i powiatowe w Królestwie Polskim (1861—1863)*. „Czasopismo prawno-historyczne”. T. IV, Poznań 1952, s. 355.

<sup>291</sup> J. Jaworski: *Gospodarka finansowa zarządów miejskich w Królestwie Polskim z wyłączeniem Warszawy*. „Ziemia Lubelska”, nr 107—111, 115—116 z 1909; A. P[rawd]ic: *O zamożności miast naszej guberni*. „Gazeta Lubelska”, nr 244 z 20 XI 1893.

<sup>292</sup> Z tego przypadało na: 1° kapitał „żelazny” — 105 007 rb, 2° kapitał zapasowy — 90 206 rb, 3° pokrycie bieżących wydatków — 140 194 rb, 4° kapitały różne — 14 052 rb (*Kapitały miasta Lublina*. „Głos Lubelski”, nr 3 z 30 I 1914).

<sup>293</sup> *Milion dla Lublina*. „Gazeta Lubelska”, nr 225 z 16 X 1903.

sto”, nie czynił tego bezinteresownie, przeciwnie w cenę usług (za gaz, a zwłaszcza wodę) wkalkulowywał zysk monopolowy<sup>294</sup>.

Inny nieco typ przedsiębiorcy kapitalistycznego, mianowicie kapitalisty-dzierżawcy zawładnął pozostałymi dochodowymi zakładami gospodarki komunalnej. Dotyczyło to przede wszystkim rzeźni miejskiej<sup>295</sup>, a także, choć w innym sensie, przebudowy czy budowy nawierzchni ulic. Wyłączną domeną działalności kapitału prywatnego pozostawała cała gospodarka mieszkaniowa, nie mówiąc o hotelarstwie czy łaźnictwie. W warunkach gospodarki kapitalistycznej magistrat natrafiał również na trudności w przypadkach prób powiększania zasobu społecznych form własności komunalnej<sup>296</sup>. Wobec braku przepisów ułatwiających miastu wykupienie niezbędnych terenów w petrakcjach o kupno realności miejskich zwyciężał nie magistrat, a przedsiębiorca kapitalistyczny, często spekulant, podbijający cenę gruntów w przekonaniu, że sprzeda je „na łokcie”, zagarniając dodatkowy dochód w formie renty miejskiej. Apele moralno-polityczne, jakimi operował magistrat i opinia publiczna, nie znajdowały żadnego posłuchu np. u Wł. Graffa, gdy chodziło o nabycie przez miasto łąk od niego<sup>297</sup>.

Wyznaczona przez władze gubernialne administracja, złożona z prezydenta i trzech radnych — płatnych urzędników, sprawowała swoje funkcje w granicach określonych prawem bądź lepiej, bądź gorzej. Już jednak sam mechanizm gospodarki zmuszał władze miejskie do rozszerzania i pogłębiania czynności w miarę jak wzrastała ludność i jej potrzeby. Proces ten znajdował swe odbicie w budżetach, jako ilościowych przekrojach tego, co zdołano zrobić na rzecz miasta. Postępy w zakresie coraz to większego rozwoju gospodarki komunalnej zilustruje tablica.

WYDATKI MIASTA LUBLINA W LATACH 1870—1915<sup>298</sup>

| Rok  | Suma /w rublach/ | Rok  | Suma /w rublach/ |
|------|------------------|------|------------------|
| 1870 | 39 307           | 1900 | 128 848          |
| 1880 | 58 606           | 1910 | 172 203          |
| 1890 | 95 807           | 1913 | 232 629          |

<sup>294</sup> Koncesjonariusz, wyznaczający cenę 40 kopiejek za 100 wiader (1 229,9 l) wody, pobierał 4-krotnie wyższą cenę niż przedsiębiorca w Warszawie, a 8-krotnie wyższą niż w Poznaniu (M. J a n c z e w s k i: jw., „Kurier”, nr 192 z 13 VIII 1910).

<sup>295</sup> Dopiero od r. 1911 magistrat przejął eksploatację rzeźni na własny rachunek. Pozwoliło to — już w pierwszym roku eksploatacji — zwiększyć miastu dochód z rzeźni netto o 3 239 rb („Ziemia Lubelska”, nr 10 z 11 I 1913).

<sup>296</sup> W r. 1908 majątek miasta Lublina był szacowany na 979 770 rb w tym: place — 350 000 rb, parki i ogrody — 217 405 rb, budynki zajęte na własny użytek — 131 255 rb, budynki wynajmowane — 181 727 rb, kapitały w Banku Państwa — 123 101 rb, ruchomości — 30 780 rb. Długi miasta na 1 I 1909 r. wynosiły — 54 506 rb (B. M a r k o w s k i: *Finanse miast Królestwa Polskiego*. T. I. Kielce 1913, s. 110—111).

<sup>297</sup> *Wyrok sądu obywatelskiego w sprawie p. W. Graffa z Tatar* („Ziemia Lubelska”, nr 175 z 1912).

<sup>298</sup> WAPL, AmL — sprawozdania prezydenta miasta Lublina.

Wydatki miasta wydatnie wzrosły. Współczynnik wzrostu wyniósł 6. Gros wydatków pochłaniała administracja<sup>299</sup>, która, gospodarując bez udziału i kontroli społeczeństwa, silnie się zbiurokratyzowała.

Spośród prezydentów miasta kilku zaledwie ocenić można jako administratorów prowadzących zgodną z interesami miasta politykę. Na pierwszym miejscu w tym okresie postawić należy Henryka Wolińskiego (1868—1886), którego inicjatywa i przedsiębiorczość pozwoliła wzbogacić miasto w gazowe oświetlenie i uporządkować ulice, założyć straż pożarną i in.<sup>300</sup> Dużą energię i wycucie ducha nowych czasów wykazał Konstanty Zaremba (1905—1908), który w warunkach porewolucyjnych usiłował zainteresować szerszy ogół sprawami miejskimi przez powoływanie na narady przedstawicieli bogatego mieszczaństwa<sup>301</sup>. Podobne stanowisko zajmował ostatni z prezydentów przed I wojną — Aleksander Korsak (1911—1915)<sup>302</sup>. Na wzmiankę zasługują jeszcze, dzięki osobistym walorom: Klemens Gryniewicz (1894—1898)<sup>303</sup> i Witold Schreyer (1908—1911)<sup>304</sup>.

Protestując przeciwko polityce ograniczania praw w zarządzaniu sprawami gospodarki miejskiej, burżuazja lubelska poczęła domagać się reaktywowania samorządu. Odpowiednie memoriały, przygotowane przez niektóre instytucje działające na terenie miasta, jak Towarzystwo Higieniczne, Towarzystwo Kredytowe Miejskie, skierowano do władz w r. 1905<sup>305</sup>. Prace nad przygotowaniem prawa samorządowego przeciągały się jednak. Brali w nich udział w latach 1909—1910 liczni przedstawiciele miasta<sup>306</sup>.

Niezależnie od wysiłków w kierunku pozyskania samorządu ze strony burżuazji pojawiły się tendencje do obsadzania w magistracie trzech stanowisk radnych honorowych, nieodpłatnych, o funkcjach doradczych — ludźmi o wyraźniejszym profilu politycznym<sup>307</sup>. Znalazło to wyraz w przebiegu obsady dwóch stanowisk opróżnionych w r. 1911 przez długoletnich, po bez mała dziesięcioletniej kadencji, radnych: J. Vettera (przemysłowca) i F. Dudkiewicza (lekarza)<sup>308</sup>. Gubernator, spośród

<sup>299</sup> J. Jaworski: jw.

<sup>300</sup> *Śp. Henryk Woliński*. „Gazeta Lubelska”, nr 146 z 8 VII 1895; K. Gawarecka: *Prezydenci m. Lublina w latach 1830—1880*. „Życie Lubelskie”, nr 25 z 26 I 1949.

<sup>301</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 94 z 2 V 1905; „Ziemia Lubelska”, nr 159 z 13 VI 1909, „Kurier”, nr 272 z 18 XI 1909.

<sup>302</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 14 z 14 I 1912.

<sup>303</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 35 z 16 II 1894; nr 214 z 11 X 1898.

<sup>304</sup> „Kurier”, nr 272 z 26 XI 1908; nr 193 z 24 VIII 1909; „Ziemia Lubelska”, nr 323 z 28 XI 1908, nr 19 z 19 I 1911.

Czynności prezydentów sprawowali jeszcze: Aleksander Szawrin (1887—1889), Ardalion Dedulin (1889—1893), Engraf Stepanow (1899—1902) oraz w (l. 1902—1905) Aleksander Biedraga („Kalendarz Lubelski” (lata 1887—1905), „Ziemia Lubelska”, nr 4 z 5 I 1910; „Gazeta Lubelska”, nr 19 z 26 I 1899, nr 76 z 5 IV 1902).

<sup>305</sup> „Gazeta Lubelska”, nr 146 z 13 VII 1905, nr 156 z 25 VII 1905.

<sup>306</sup> „Kurier”, nr 238 z 8 X 1909; „Ziemia Lubelska”, nr 284 z 17 X 1910.

<sup>307</sup> W praktyce rola radnych honorowych musiała być nieznaczna, skoro miejscowa, postępową prasą oceniała ich czynności „na równi z innymi do niczego nie obowiązującymi godnościami honorowymi i tytułami prezesów” („Kurier”, nr 206 z 10 IX 1911).

<sup>308</sup> „Kurier”, nr 206 z 10 IX 1911; „Gazeta Lubelska”, nr 26 z 4 II 1902; „Kalendarz Lubelski” na rok 1903.

przedstawionych mu przez prezydenta miasta kilkudziesięciu obywateli, zatwierdził wg swobodnego uznania listę obejmującą 15 wyborców, wśród których znaleźli się czołowi przedstawiciele miejscowej burżuazji<sup>309</sup>. Wyborcy ci dokonali wyboru dwóch radnych: T. Laśkiewicza i A. Kuczyńskiego, popularnych na terenie miasta przemysłowców<sup>310</sup>. Gubernator odmówił zatwierdzenia na stanowisko honorowego radnego Kuczyńskiego, upoważniając 16 innych obywateli, znajdujących się na liście magistratu, do wyboru radnego. Wyborcy ci w lutym 1912 r. wybrali radnym S. Śliwińskiego, dyrektora oddziału handlowego Lub. Tow. Rolniczego. Gubernator i tym razem odmówił zatwierdzenia. W tym stanie rzeczy ten sam skład wyborców, uszczuplony na skutek nieprzybycia kilku wyborców, wybrał radnym E. Kołaczkowskiego, ziemianina, właściciela nieruchomości w mieście<sup>311</sup>.

Nowy, samorządowy ustrój miast władze carskie zdecydowały się wprowadzić dopiero w r. 1915. Do tego czasu, od momentu wybuchu rewolucji 1905 r., prezydenci miasta kontaktowali się ze społeczeństwem drogą powoływania na narady w konkretnych sprawach wytypowanych, „znaczniejszych” obywateli miasta. Najczęściej kończyło się tylko na przedyskutowaniu bardziej złożonych problemów gospodarki miejskiej. W pewnych przypadkach, gdy trzeba było dodatkowo szczegółowej analizy powoływano specjalne komisje, jak np. komisję do rozstrzygnięcia sporu między miastem a gazownią<sup>312</sup>. Udział przedstawicieli sfer posiadających w naradach był pierwszym krokiem w kierunku emancypacji samorządu. W naradach nie uczestniczyli przedstawiciele wyrastającej klasy robotniczej. Nie miał więc kto bronić jej interesów.

\* \* \*

Okres lat 1870—1915, objęty ramami niniejszego artykułu, był dla rozwoju miasta decydujący.

W wyniku nasilenia procesów koncentracji kapitału i produkcji, jako przejawu rozwoju kapitalizmu w mieście, rozwinął się przemysł i handel. Czynnikiem przyspieszającym rozwój procesów gospodarczych była rozbudowa sieci kolejowej. Miasto otoczyło się lasem kominów fabrycznych.

W przeobrażeniach fizjonomii miasta dużą rolę odegrał czynnik polityczno-administracyjny, zwłaszcza w ostatnich trzech dziesiątkach lat XIX w. Rola miasta, jako centrum administracyjnego (miasto gubernialne) rosła do momentu wydzielenia Chełmszczyzny jako guberni (1912 r.).

Wydatnie wzrosła liczba ludności. Największy przyrost wykazała ludność robotnicza, rekrutująca się głównie z napływającego licznie do miasta zbiedniałego chłopstwa.

Zmiany w stosunkach gospodarczo-społecznych i demograficznych miasta znalazły odbicie w jego rozwoju przestrzennym. Miasto rozwi-

<sup>309</sup> „Kurier”, nr 210 z 15 IX 1911.

<sup>310</sup> „Kurier”, nr 216 z 21 IX 1911; „Ziemia Lubelska”, nr 260 z 22 IX 1911.

<sup>311</sup> „Kurier”, nr 45 z 26 II 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 57 z 28 II 1912; „Kurier”, nr 89 z 20 IV 1912, nr 94 z 27 IV 1912; „Ziemia Lubelska”, nr 147 z 1 VI 1912.

<sup>312</sup> „Ziemia Lubelska”, nr 230 z 23 VIII 1911; „Kurier”, nr 29 z 7 II 1912.

jało się nie tylko po lewej stronie Bystrzycy w zasięgu starych przedmieść, ale śmiało wyszło na prawy brzeg Bystrzycy, gdzie w oparciu o sieć kolejową zlokalizowała się z czasem większość zakładów przemysłowych. Zabudowa prawobrzeżnej przemysłowej dzielnicy przyjęła charakter żywiolowy. Osadnictwo miejskie rozwijało się tu poza granicami administracyjnymi miasta, co odbiło się niekorzystnie na stanie budownictwa i warunkach mieszkaniowych ludności robotniczej, zamieszkującej głównie te dzielnice (Bronowice, Kośminek, „Za cukrownią” i Dziesiąta).

Centrum miasta przesunęło się ze Starego Miasta do dzielnicy Śródmieście, której kręgosłupem stała się ulica Krakowskie Przedmieście z placem Litewskim jako głównym ośrodkiem życia miejskiego. Wraz z przesunięciem się centrum miasta bardziej na zachód nastąpiło przemieszczenie ludności żydowskiej z Podzamcza na Stare Miasto, a następnie do wschodniej części Krakowskiego Przedmieścia.

W przeciwieństwie do niektórych większych miast, rozwijających się intensywnie w omawianym okresie Lublin nie otrzymał dzielnicy o wyraźnych cechach miasta „dziewiętnastowiecznego”. Najbardziej zabudowana w tym czasie dzielnica Śródmieście otrzymała jedynie wiele nowych domów o niezłej architekturze, reprezentujących zupełnie udany zespół budynków, wznoszonych w różnych epokach.

Podstawowa sieć dróg i ulic wraz z węzłem na placu przed Krakowską Bramą zaprowadzona jeszcze za czasów Królestwa konstytucyjnego kształtowała główne kierunki rozwoju miasta. Obok Krakowskiego Przedmieścia ważne znaczenie posiadały jeszcze dwie arterie komunikacyjne: ulica Lubartowska, skupiająca ruch handlowy, i Zamajska, łącząca miasto z dzielnicą przemysłową i dworcem.

Rozwój urządzeń gospodarki komunalnej nie nadążał za potrzebami skupiającej się stopniowo w mieście ludności. Zbyt niskie było tempo wzrostu budżetów miasta. Część inwestycji komunalnych w zamian za prawo czerpania zysków monopolowych wykonał kapitał prywatny. Część urządzeń gospodarki komunalnej sfinansował magistrat. Wobec skrępowania magistratu w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych i utrudnień w wykorzystaniu zgromadzonych kapitałów przy braku samorządu miejskiego, miasto nie otrzymało wielu podstawowych urządzeń takich jak kanalizacja, elektryczne oświetlenie, tramwaj, nowoczesne nawierzchnie ulic, nowe arterie komunikacyjne, tunele, regulacja rzek, zieleń itp. W ten sposób zaniedbania, do jakich doszło w wyniku działania wielu przyczyn, odbić się musiały, jako dodatkowe obciążenie ludności, zamieszkującej miasto, w okresie późniejszym, aż do naszych czasów.