

Małgorzata Nossowska*

Czy prowincja zawsze pozostawała w tyle, czyli o tym, jak modernizacja zmieniała codzienność poza wielkimi miastami (1864-1914). Przypadek lubelski

Was the Province Always Falling Behind?, i.e. How Modernization Changed Everyday Life Outside of Great Cities (1864-1914). Lublin as a Case Study

Abstract: After 1864 the cities of the Kingdom of Poland went through a lot of changes which can be defined with the word 'modernization'. It refers to various spheres of reality, from economic, through social, and, finally, to cultural processes; it also concerns everyday life, which can be understood as material surroundings of an individual, communication, infrastructure and urban space, entertainment and free time. Using the press from that time, it is possible to trace some of the aspects of the modernization processes, the speed with which it occurred, and the relationship with the centre. The example of Lublin presents some characteristic trends of the provincial cities: following in the footsteps of Warsaw with a few-year delay, but also the problems (e.g. financial ones in the case of infrastructure or the required entertainments), which became common in the provinces; it is a fact that the material things spread faster than attitudes and some top-down activities associated with introduction of standardization, norms, and regulations in various spheres of life.

Keywords: modernization of Lublin, 19th c., infrastructure, everyday life

Streszczenie: Po 1864 r. miasta Królestwa Polskiego przechodziły szereg zmian, które można zdefiniować słowem „modernizacja”. Dotyczy ona różnych sfer rzeczywistości: od procesów gospodarczych, przez społeczne, na kulturalnych kończąc. Dotyczy też codzienności, przez którą można rozumieć materialne otoczenie jednostki, komunikację, infrastrukturę i przestrzeń miejską, rozrywki i czas wolny. Na podstawie prasy z epoki można prześledzić niektóre z aspektów procesu modernizacji, tempo, w jakim zachodziła, relację z centrum. Przykład Lublina ukazuje pewne charakterystyczne dla miast prowincjonalnych trendy:

* Małgorzata Nossowska – dr hab., Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Polska, ORCID: 0000-0002-4754-2400, e-mail: malgorzata.nossowska@mail.umcs.pl.

podążanie z kilkuletnim opóźnieniem śladami Warszawy, ale też kłopoty z tym związane (np. finansowe w przypadku infrastruktury czy wymagających nakładu rozrywki), fakt, że szybciej rozpowszechniały się rzeczy niż postawy oraz pewne działania odgórne związane z wprowadzaniem standaryzacji, norm, regulacji w różnych sferach życia.

Słowa kluczowe: modernizacja Lublina, XIX w., infrastruktura, życie codzienne

Wstęp

Po 1864 r. ziemie Królestwa Polskiego weszły w okres przyspieszonych zmian związanych z procesami uprzemysłowienia i wszystkich jego konsekwencji: urbanizacji, przekształcenia struktury społecznej, serii przemian związanych z pojawieniem się miast nowego typu, z jego nowymi funkcjami, miejskim społeczeństwem, infrastrukturą, konsumpcją i kulturą, coraz większą obecnością wynalazków i technicznych innowacji w codzienności ludzi. Miasta stały się główną sceną i jednocześnie kwintesencją owych zmian, wyznacznikiem rozwoju¹, istotną częścią procesu modernizacji, który dla opisu XIX-wiecznego świata jest jednym z najważniejszych².

- 1 O przemianie miast na ziemiach polskich, ich rozwoju, również w kontekście modernizacji zob. m.in.: K. Śmiechowski, *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach miast w Królestwie Polskim 1905-1915*, Łódź 2020; P. Matusik, *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca. Polskie miasta w przemianach cywilizacyjnych XIX wieku. Wybrane zagadnienia*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwania... Pamiętnik XX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Lublinie*, t. 2, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375; *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przekształcenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022; M. Urbaniak, *Miasta Poznańskiego w drodze ku modernizacji. Budowa nowoczesnej infrastruktury technicznej w okresie zaboru pruskiego*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 391-418; S. Rejman, *Procesy modernizacyjne w miastach Galicji Zachodniej*, [w:] tamże, s. 419-442; R. Kowalczyk, *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim na przełomie XIX i XX stulecia*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 73-104; M. Nietyksza, *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*, Warszawa 1986.
- 2 O modernizacji na ziemiach polskich zob. m.in. T. Kizwalter, *„Nowatorstwo i rutyna”. Społeczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1864)*, Warszawa 1991; tenże, *Polska nowoczesność. Genealogia*, Warszawa 2020; tenże, *Miasto i nowoczesność*, [w:] *Ziemia obiecana. Miasto i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 25-35; J. Jedlicki, *Jakiej cywilizacji Polacy potrzebują. Studia z dziejów idei i wyobraźni XIX wieku*, Warszawa 2002 (wyd.2); tenże, *Świat zwyrodniały. Lek i wyroki krytyków nowoczesności*, Warszawa 2000; W. Morawski, *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze...*, s. 15-27; K. Śmiechowski, *Kwestie...*, s. 7-18, 23-69. W dwóch ostatnich pozycjach znajduje się też szeroka bibliografia problemu, również w kontekście ogólnym. Zob. też: http://sloownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona_g%C5%82%C3%B3wna [5.05.2023].

W pierwszej kolejności i najintensywniej przemianom podlegały największe miasta, ale mniejsze, prowincjonalne ośrodki również stopniowo wkraczały na tę drogę³. Jednym z takich prowincjonalnych ośrodków był Lublin i to na jego przykładzie chciałabym się przyjrzeć niektórym elementom owych zmian, ich dynamice, znaczeniu dla mieszkańców, tempu w stosunku do innych ośrodków Królestwa. Wychwytywała je znakomicie prasa lokalna niezwykle czujna i wrażliwa na nawet najmniejsze powiewy nowoczesności oraz zmian i dzięki temu stanowiąca wspaniałe „okno na codzienność” Lublina końca XIX i początku XX w. Interesowały mnie bowiem przede wszystkim zjawiska, które odczuwalne były na poziomie codziennej egzystencji mieszkańców Lublina⁴.

Problem jest złożony i wymaga osobnego namysłu, dlatego zasygnalizowane zostaną tylko niektóre z jego elementów. Będą to przede wszystkim sprawy związane z materialnym otoczeniem jednostki, czasem wolnym, komunikacją, przestrzenią miejską, tym, co tworzy ramy codzienności, i tym, co jest jej doświadczaniem⁵. A jednym z najistotniejszych kontekstów jest próba odpowiedzi na pytanie, w jakim tempie, w odniesieniu do centrum, owe zmiany dokonywały się na peryferiach. Zostanie to ukazane właśnie na przykładzie Lublina.

- 3 Osobnym przypadkiem jest tu Łódź, która niejako od początku powstaje w owej zmodernizowanej formie.
- 4 Zdefiniowanie zjawiska codzienności i życia codziennego por. m.in. M. Bogucka, *Życie codzienne – spory wokół profilu badań i definicji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, 247-253; E. Kowecka, *Źródła do życia codziennego w XIX w. i metoda ich badań*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, 255-261; T. Szarota, *Życie codzienne – temat badawczy czy tylko popularyzacja. Na marginesie serii wydawniczej Hachette i PIW-u*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 239-245; R. Sulima, *Moda na codzienność. Kategoria „codziennosci” w kulturze ponowoczesnej*, „Kultura współczesna. Teoria, interpretacje, praktyka” 2011, nr 4, <https://nck.pl/wydawnictwo/kultura-wspolczesna/archiwum/kw-no-9911268> [6.05.2023]; A. Żarnowska, *Codziennosc i kultura: w kręgu rodziny i wśród innych*, [w:] *Kobieta i kultura życia codziennego. Wiek XIX i XX.*, red. A. Żarnowska i A. Szwarz, Warszawa 1997, s. 17-28; D. Malczewska-Pawelec, T. Pawelec, *Historia historiografii i jako studium codzienności historyków (zarys programu badawczego)*, [w:] *Gra i konieczność. Zbiór rozpraw z filozofii i historii i historii historiografii*, red. G. A. Dominiak, J. Ostoja-Zagórski, W. Wrzosek, Bydgoszcz 2005, s. 255-264; A. Czocher, *W okupowanym Krakowie. Codziennosc polskich mieszkańców miasta 1939-1945*, Gdańsk 2011, s. 9-15
- 5 Tamże, s. 257-260; A. Żarnowska, *Codziennosc...*, s. 20. Por. też praktyczne badania codzienności np. A. Czocher, *W okupowanym... czy T. Krzemiński, Codziennosc mniejszych miast Pomorza Nadwiślańskiego końca XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku*, Warszawa 2017.

1. Jak zbliżyć się do nowoczesności, czyli komunikacja i infrastruktura

Zmiany dotarły do Lublina i regionu w dwóch wyraźnych falach: w 1877 r., kiedy uruchomiono połączenie kolejowe z Warszawą, oraz na przełomie lat 80. i 90. XIX w., kiedy Lublin wszedł w fazę intensywnego uprzemysłowienia. Mieszkańcy Lublina w tym czasie postrzegali swoje miasto jako zaniedbane i zacofane, stosunkowo niewielkie i senne, będące – jak w zapiskach Bolesława Prusa – niemal kwintesencją prowincjonalności⁶. Dopiero uruchomienie połączenia kolejowego z Warszawą stało się przełomem, ponieważ modernizację rozumiano przede wszystkim jako fizyczne zbliżenie do świata, czyli w tym wypadku: Warszawy. To komunikacja była osią, wokół której myślano o zmianach w prowincjonalnym Lublinie.

Dla Lublina i Lubelszczyzny uruchomienie 30 sierpnia 1877 r. linii kolejowej na trasie Warszawa – Lublin było kamieniem milowym na drodze ku celowi, który możemy nazwać nowoczesnością, najważniejszym znakiem dosłownego połączenia z tym, co postrzegano jako cywilizowany świat. Kolej to szeroko otwierające się możliwości, które kojarzono z rozwojem i postępem, z podniesieniem jakości życia i jego komfortu⁷. Lublin niemal z dnia na dzień – byli tego pewni optymiści – miał przybrać wygląd miasta większego, bardziej zamożnego: „budowle mieszkalne, składy towarów, zakłady przemysłowe i fabryczne wzniosą się szybko, warsztaty rzemieślnicze powiększą się, a handel wzrośnie”. Bliższe miało też stać się „ognisko umysłowe ruchu krajowego”, jak pisała redakcja „Gazety Lubelskiej”⁸. Pesymiści, wieszczący upadek np. miejscowego handlu i wysssanie przez metropolię sił żywotnych prowincji, również byli słyszalni, ale ginęli w chórze głosów pełnych nadziei, z niecierpliwością czekających na otwarcie linii i obserwujących później jej rozwój i wpływ na życie miasta⁹.

6 T. Kłak, *Wstęp*, [w:] B. Prus, *Notatki z Lublina*, Lublin 1975, s. II; *Lublin*, „Kurjer Lubelski” (dalej: „KL”) 30 XII 1865; „Gazeta Lubelska” (dalej: „GL”) 22 VIII 1877.

7 *Korespondencja „Gazety Lubelskiej”*, „GL” 6 XII 1876; *Kronika bieżąca*, „GL” 21 II 1883, 6 VII 1899; *W*, *Kronika miasteczkowa*, „GL” 7 VII 1899; *Z Hrubieszowa*, „Kurjer” (dalej: „K”) 26 II 1910.

8 *** „GL” 29 VIII 1877. Też: *Kilka uwag z powodu otwarcia Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej*, „GL” 7, 10 IX 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 5 X 1877.

9 Dunin Borkowski, *Korespondencja „Gazety Lubelskiej” z nad Wieprza*, „GL” 6 XII 1876; *Korespondencja „Gazety Lubelskiej” z chełmskiego*, „GL” 21 II 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 20 VIII, 15 X 1877; *** „GL” 29 VIII 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 20 VIII 1879; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 7 V 1909.

Skłoniło to też lublinian do refleksji nt. postrzegania ich miasta przez przyjezdnych i wytknięcia różnych niedostatków, przede wszystkim kiepskiego stanu infrastruktury, którą postrzegano jako wyznacznik nowoczesności i światowości. A tu chodniki dziurawe po zalaniu kamiennych płyt nietrwałym asfaltem, latarnie niedające odpowiedniego oświetlenia, boczne drogi dojazdowe w złym stanie, niemiłe niespodzianki w postaci horrendalnych taks w czasie podróży dorożką z dworca do miasta (np. 2 ruble, czyli prawie cena biletu trzeciej klasy do Warszawy), drożyzna w przydworcowych restauracjach. Skarżono się również na kiepską i nieliczną obsługę na samym dworcu mimo coraz większej liczby pasażerów, na absurdy rozkładu jazdy, niektórych połączeń, tras i przesiadek, na niepunktualność pociągów¹⁰. Wiele się spodziewano po tym kolejowym symbolu nowoczesności, dlatego też wszelkie niedostatki budziły takie niezadowolenie. Szczególnie głośno narzekano na niezwykle długi czas oczekiwania na pocztę i gazety, czego pojawienie się kolei nie zmieniło¹¹.

Trzeba też wspomnieć, że dużą wagę przywiązywano do klasycznych połączeń drogowych, i często dało się słyszeć utyskiwania na zaniedbanie prowincji i złą kondycję dróg¹². Dobre, sprawne, szybkie połączenia z większymi ośrodkami postrzegane były jako niezbędne narzędzie zbliżenia do tego, co lepsze, światowe, bardziej cywilizowane. Początek nowego wieku przyniósł tu znaczącą zmianę i rozbudowę siatki połączeń pomiędzy miastami i mniejszymi miejscowościami Lubelszczyzny, a także uruchamianie na starych i nowych trasach połączeń samochodowych, co było wielką nowością, powiewem nowoczesności i co zaspokajało coraz bardziej zróżnicowane potrzeby mieszkańców¹³.

10 *Kilka uwag z powodu otwarcia Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej*, „GL” 7 IX 1877; ***, „GL” 22 VIII 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 17, 29, 31 I, 4 VI, 7 IX 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879, 6 VII 1899; *Kronika krajowa*, 18 X 1889; *Rozmaitości. Podróż z Sosnowca do Lublina*, „Goniec Lubelski” (dalej: „Gon. L.”) 16 I 1906.

11 *Kronika miejscowa. Zawiedzione nadzieje*, „KL” 1 IX 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 24 I, 27 X 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 14 I 1899. Pisali też o tym szeroko we wspomnieniach S. Wołk-Łaniewski, A. Przegaliński, *Wokół dworu i parku. Studia z duchowej i materialnej kultury ziemiaństwa lubelskiego po powstaniu styczniowym*, Lublin 2011, s. 51.

12 Np. *Kronika bieżąca*, „GL” 14 I 1899.

13 *Z Lublina i ziemi lubelskiej*, „K” 7 V 1913; *Autobusy przeciw karetkom*, „K” 11 V 1913; *Nowa komunikacja samochodowa*, „Ziemia Lubelska” (dalej: „ZL”) 27 XI 1912.

Drugą kwestią, którą postrzegano jako ważny element modernizacji, była infrastruktura miejska. Dość senny Lublin na początku 1877 r. – jak donoszono w „Gazecie Lubelskiej”¹⁴ – liczył 27 545 mieszkańców, 4 cerkwie, 14 kościołów rzymskokatolickich, 1 kościół ewangelicki, 9 synagog, do tego 2 księgarnie, 3 drukarnie (w tym jedną rządową), 2 teatry (zimowy i letni), 15 cechów rzemieślniczych i jeden kupiecki, 7 ochron i domów opieki. Rozrastał się szybko. Do 1914 r. zwiększył liczbę mieszkańców trzykrotnie, rozwinął się gospodarczo, ale też zmagął się z problemami uporządkowania i unowocześnienia miejskiej infrastruktury¹⁵, czyli kwestią chodników i utwardzonych/brukowanych ulic, oświetlenia miejskiego, braku kanalizacji i miejskich wodociągów czy wreszcie miejskiego transportu.

Zwracano uwagę na stan bruku i jako punkt odniesienia znowu wskazywano Warszawę, gdzie – jak twierdzono – stan ulic był w znacznie lepszej kondycji mimo zdecydowanie bardziej intensywne użytkowania. Wskazywano też na zadania warszawskich stróżów pozwalające na zachowanie większej czystości ulic. Wahano się między radością z położenia asfaltu na części chodników a narzekaniem na jego niewielką trwałość¹⁶. Za to dumę wzbudziło nowoczesne oświetlenie ulic: od 1881 r. dotychczasowe lampy naftowe zastępowane były stopniowo oświetlaniem gazowym – ważnym wyznacznikiem nowoczesności, możliwym dzięki uruchomionej w poprzednim roku gazowni¹⁷. Lublin, po Warszawie, Łodzi i Kaliszu, był czwartym miastem Królestwa z nowoczesnym systemem oświetlenia z 238 latarniami na początku i 401 w 1911 r.¹⁸. Co więcej, w ciągu kilkunastu lat uznano to za coś na tyle oczywistego, że brak gazowych latarni budził protesty i utyskiwania¹⁹. Natomiast oświetlenie elektryczne pozostawało poza zasięgiem i możliwościami miasta. Jak pisano w „Kalenda-

14 *Wiadomości bieżące*, „GL” 19 II 1877.

15 N. Przesmycka, *Lublin. Przeobrażenia urbanistyczne 1815-1939*, Lublin 2012, s. 104-128; E. Walewander, *Lublin na przełomie XIX i XX stulecia*, [w:] *Lublin. 700 lat dziejów miasta*, red. G. Figiel, R. Szczygieł, W. Śladkowski, Lublin 2017, s. 189-202.

16 *** „KL” 25 X 1870; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879, 5 I 1899; *Wiadomości bieżące*, „GL” 13 VII, 22 VIII, 28 IX 1877.

17 *Wiadomości bieżące*, „GL” 24 VIII, 15 X 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879.

18 N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 134.

19 *Brak oświetlenia*, „ZL” 20 IX 1911.

rze Lubelskim na Rok Zwyczajny 1899”: „oświetlenie elektryczne ulic (...) dajmy pokój mrzonkom”²⁰.

Nowoczesna infrastruktura to również transport miejski. W Lublinie długo nie istniał jego zorganizowany system. Posługiwano się dorożkami, których rola wzrosła po uruchomieniu linii kolejowej, efemerycznie działały omnibusy, ale nic więcej. Zapewne wynikało to również ze stosunkowo niewielkiej przestrzeni miasta oraz sposobu jej funkcjonalnego zorganizowania. Kiedy jednak rozwój Lublina gwałtownie przyspieszył, sprawa ta nabrała nowego wymiaru. Jednak mimo prób i postulatów, porównania sytuacji lubelskiej do innych miast, to prawie do wybuchu wojny sprawy nie udało się zorganizować. Dopiero w 1912 r., 27 listopada, uruchomiono komunikację autobusową Lubelskiej Spółki Samochodowej, która obsługiwała trzy trasy na terenie miasta²¹. Natomiast nigdy poza fazę projektów i planów nie wyszła sprawa budowy w Lublinie elektrycznej komunikacji tramwajowej – m.in. ze względu na problem z zasilaniem – mimo często podnoszonych jej walorów dostrzeganych w innych miastach²².

Przy okazji dyskusji nt. tramwajów pojawił się też problem elektryfikacji Lublina, którą można byłoby przy tej okazji częściowo przeprowadzić²³. Tu jednak Lublin pozostał w tyle nie tylko za Warszawą, ale i innymi miastami prowincjonalnymi (m.in. Radomiem, Płockiem czy Kielcami). Elektrowni miejskiej doczekał się dopiero w okresie międzywojennym²⁴. Istniejące w kilku zakładach przemysłowych małe elektrownie produkowały prąd przede wszystkim na potrzeby własne, odsprzedając tylko niewielkie jego ilości, co powodowało, że u progu

20 I. Wolanowski, *Kronika lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1899”, s. 7.

21 *Ogłoszenia*, „GL” 10 X 1900; *Tramwaje samochodowe w Lublinie*, „K” 27 XI 1912; *Pierwszy dzień autobusów*, „K” 28 XI 1912; *Autobusy w Lublinie*, „ZL” 27 XI 1912; *Lubelska Komunikacja Samochodowa*, „ZL” 28 XI 1912; A. Kierek, *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski” 1961, s. 206-207.

22 *Tramwaje elektryczne*, „ZL” 20 II 1909; *Elektryczność w Lublinie*, „ZL” 8 X 1913; *Tramwaje elektryczne*, „K” 21 II 1909; *Kronika bieżąca*, „GL” 15 VII, 12 VIII, 14 VIII 1899; *W kwestyi tramwajów lubelskich*, „GL” 21 VII 1899; *Kronika Lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1899, s. 6-7; A. Kierek, *Rozwój...*, s. 207.

23 *Kronika bieżąca*, „GL” 15 VII 1899; *Elektryczność w Lublinie*, „ZL” 8 X 1913.

24 R. Kowalczyk, *Rozwój...*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 82-83.

niepodległości elektryczność w Lublinie doprowadzona była do ok. 300 domów i ok. 2500 abonentów²⁵.

Ogromną zmianą, również początkowo dostępną nielicznym, było uruchomienie systemu wodociągowego. Postulaty jego budowy pojawiły się już w latach 60. XIX w., ale długo nie mogły znaleźć szczęśliwego finału²⁶. Dopiero na początku lat 90. XIX w. kolejne epidemie cholery i ich tragiczne skutki wpłynęły na ożywienie sprawy i uruchomienie 1 lipca 1899 r. (13 lat po warszawskich) wodociągów lubelskich²⁷. Nie obyło się bez kontrowersji, szczególnie jeśli chodzi o warunki 40-letniej koncesji dla inż. Adolfa Weisblata, ceny wody (0,4 kopiejki za wiadro) oraz wyłączenie sprawy budowy kanalizacji, która ze względu na wysoki koszt, przekraczający możliwości miasta, powstała dopiero w okresie międzywojennym²⁸. Do końca 1900 r. do sieci podłączono zaledwie 88 domów, w roku 1909 – 269 domów²⁹. Jak wskazują te liczby, bieżącej wody w kranie absolutnie nie można było uznać za dobro powszechne, nadal przede wszystkim używano wody czerpanej z prywatnych studni.

2. Nowoczesność w regułach i czasie wolnym

Pojawiająca się regularnie po otwarciu wodociągów sprawa jakości wody oraz funkcjonowanie Laboratorium Miejskiego, które regularnie ją badało³⁰, każą zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt modernizacji – standaryzację norm i przepisów regulujących różne obszary życia wcześniej im niepodlegające³¹. Dotyczyło to norm jako-

25 N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 239; M. Waciński, *Elektrownia w Lublinie*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/elektrownia-w-lublinie/> [6.05.2023].

26 S. Michałowski, *100 lat współczesnych wodociągów w Lublinie*, Lublin 1999, s. 10-13.

27 Tamże, s. 13; A. Polak, J. Sak, *Epidemie cholery w XIX wieku na przykładzie Lublina*, „Archiwum Historii i Filozofii Medycyny” 2020, s. 71-73; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 XI 1894, 23, 29 V, 20 X 1899.

28 S. Michałowski, *100 lat...*, s. 14-18; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 XI 1894, 23, 29 V, 1 VII, 20 X 1899; Dr B. Piętkowski, *Jeszcze w kwestyi wodociągów lubelskich*, „GL” 4 VIII 1899; *Kronika bieżąca. Hydrogeologia i topografia wodociągów lubelskich*, „GL” 9 VIII 1899.

29 S. Michałowski, *100 lat...*, s. 24-26; N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 132-134. Por. M. Milewska, *Warunki i urządzenia sanitarne w mieszkaniach XIX-wiecznych płocczan na przykładzie dzielnicy żydowskiej i mieszkań płockich stróżów*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, t. 10, s. 43-61.

30 Np. w 1908 r. wykonano 25 badań wody z kranu. W. Andrzejczek, *Sprawozdanie z pracy laboratorium higienicznego za rok 1908*, „K” 28 I 1909; Sigma, *Laboratorium higieniczne miejskie*, „GL” 13 VIII 1900.

31 S. Weismann, *Odorogenne zwierzęta w międzywojennym Lublinie*, [w:] *Almanach antropologiczny. Comunicare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa

ści wody, ale też porządku na ulicach miasta, zadań stróżów, wywozu nieczystości (kanalizacji Lublin doczekał się dopiero w okresie międzywojennym), sprzedaży żywności, prowadzenia restauracji, kawiarni czy działalności piekarń. Interesowano się przestrzeganiem zasad higieny na zapleczach restauracji czy cukierni, mycia naczyń, czystości stołów i odzieży, prawidłowego przechowywania produktów oraz budek z wodą sodową. Odgórne przepisy regulowały np. ilość wejść do restauracji, konieczność posiadania szatni dla gości, odpowiedniego systemu wietrzenia/wentylacji. Regularnie prowadzone były inspekcje i w razie wykrycia nieprawidłowości wydawano zalecenia, a w skrajnych przypadkach decyzje o zamknięciu lokalu³².

Pod koniec lat 80. XIX w. w przestrzeni Lublina stały się też widoczne na szerszą skalę zjawiska ściśle powiązane z czasem wolnym – jednym z ważniejszych aspektów modernizacji – m. in. wyścigi i wybieżki rowerowe, wyprawy turystyczne czy wreszcie pokazy filmowe.

Pierwszy pokaz filmowy w Lublinie odbył się 22 stycznia 1899 r. w Teatrze Wielkim (dziś Teatr im. J. Osterwy) i wprowadził zwyczaj poprzedzania spektakli krótkimi pokazami filmowymi (m.in. *Łyżwiarze na lodzie*, *Orszak weselny*, *W kąpielach morskich*). Pierwszekino w Lublinie powstało w styczniu 1908r., mieściło się przy ul. Jezuickiej 20, w gmachu dzisiejszego Teatru Starego, i nosiło światowe miano Théâtre Optique Parisien. W kolejnych latach bioskopy pojawiały się i znikaly, umiejscowione głównie w okolicach ulic: Krakowskie Przedmieście, Zamojskiej i 3 Maja. W 1912 r. działało ich w Lublinie 6. Część, te lepiej prosperujące, zakładała również swoje filie w mniejszych miejscowościach³³. Prezentowały popularny repertuar, ok. godzinne seanse odbywały się do pięciu razy dziennie przy pełnej widowni, zapewniając rozrywkę nawet uboższej części mieszkańców Lublina. Ceny

2021, s. 105, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communicare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html> [6.05.2023]. Dużą rolę odrywały tu instytucje typu Lubelskiej Komisji Sanitarnej działającej w Lublinie od 1892 r. czy specjalnych komórek magistratur przeznaczonych do kontroli porządku, czystości, prawidłowej pracy sklepów i lokali w mieście. A. Polak, J. Sak, *Epidemie...*, s. 72.

32 W. Andrzejczek, *Sprawozdanie z pracy laboratorjum higienicznego za rok 1908*, „K” 28 I 1909; *Listy do redakcji*, „K” 18 III 1909; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 22, 23 IV, 3, 4, 7 V 1913; *Kronika bieżąca*, „GL” 19, 20 I, 28 VIII 1899; *Sigma, Laboratorium higieniczne miejskie*, „GL” 13 VIII 1900.

33 *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 8, 18, 23 II 1910, 12 II, 17 V 1913; J. Stachyra, *Kinematografia w Lublinie do 1939 r.*, <https://teatrn.pl/leksykon/artykuly/kinematografia-w-lublinie-do-1939/> [6.05.2023]; A. Staniak, *Kina w Lublinie w latach 1908-1939*, „Folia Bibliologica” 2004/2005, s. 7-9.

biletów kształtowały się dość umiarkowanie – 15 kopiejek na galerii, 25 na parterze, 40 w łoży³⁴.

Dużo bardziej elitarną rozrywką, choć zadziwiająco popularną, dość szybko stał się sport rowerowy. Pojawił się na ulicach miasta jeszcze w latach 80. XIX w., a już w 1892 r. ok. 30 osób aktywnie korzystało z roweru. Lubelskie Towarzystwo Cyklistów powstało w 1893 r. (tylko 7 lat po założeniu towarzystwa warszawskiego) i początkowo skupiało ok. 50 członków, w 1894 r. już 130, podczas gdy towarzystwo warszawskie w okresie największej popularności, w 1897 r., liczyło 763 członków. Byli to generalnie ludzie dobrze sytuowani: lekarze, urzędnicy, przedsiębiorcy, adwokaci³⁵. O rosnącym zainteresowaniu sportem rowerowym świadczyła częstotliwość ukazywania się informacji prasowych dotyczących Towarzystwa, przy których też coraz częściej zaczęły się pojawiać ogłoszenia i reklamy związane z rowerami³⁶. Swojej pasji cykliści oddawali się na specjalnych cyklodromach (najważniejszy znajdował się przy ul. Ogrodowej), ale organizowano też legalne i nielegalne wyścigi uliczne i szosowe, a coraz lepsza jakość nawierzchni w centrum miasta prowokowała nieraz do ryzykownych zachowań³⁷.

Rosnąca popularność sportu rowerowego pociągała za sobą zupełnie nowe regulacje i przepisy. Kolej Nadwiślańska dostosowała zasady bagażowo-taryfowe do coraz liczniej przewożonych rowerów i wprowadziła ujednoliczoną (liczoną od sztuki) opłatę za przewóz roweru w swoich pociągach. W 1900 r. zatwierdzono również wprowadzenie specjalnego podatku rowerowego, w wysokości 5 rb. rocznie, który mógł być nakładany przez miasto³⁸.

Z rosnącą popularnością sportu rowerowego w Lublinie ściśle związany był rozwój turystyki. Rowerowe wycieczki za miasto, organizowane przez Towarzystwo Krajoznawcze, krótsze i dłuższe wypadki do ciekawych miejscowości Lubelszczyzny, turyści przyjeżdżający

34 Tamże, s. 9-10.

35 *Lubelskich Cyklistów początki*, <https://rynek lubelski.pl/2014/01/lubelskich-cyklistow-poczatki/> [6.05.2023]; A. Śmiechowicz, *Bodaj to cykliści! – (nie)zwyczajni jeźdźcy wyścigowi z przełomu XIX i XX wieku*, [w:] *Historia życia...*, t. 8, s. 182-185.

36 *Kronika bieżąca*, „GL” 3 VII, 23 VIII, 25 IX 1899, 11 VI 1900; *Z Lubelskiego Towarzystwa Cyklistów*, „K” 3 I 1907; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 17, 19 I 1907, 8 IV 1909; *Wyścigi cyklistów amatorów*, „GL” 13 VIII 1900; *Ogłoszenia*, „GL” 27 IV, 20 V, 2 VI 1895.

37 *Kronika bieżąca*, „GL” 3 VII, 23 VIII 1899; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 20 VII 1910.

38 *Kronika miejska i krajowa*, „GL” 1VI 1895; *Kronika bieżąca*, „GL” 10 VII 1900.

w zorganizowanych grupach do Lublina, rodząca się popularność Kazimierza i Nałęczowa to bardzo wyraziste oznaki pojawienia się w życiu mieszkańców Lublina turystyki o charakterze masowym³⁹. Żywa była też w mieście idea sportu powszechnego, amatorskiego, rozumianego jako zdrowy sposób spędzania czasu wolnego i rozrywka dla młodzieży⁴⁰.

3. Modernizacyjne varia

Ciekawym przykładem zmian była ewolucja sposobu podejścia do zwierząt. Założone w Warszawie w listopadzie 1864 r. – jako drugie na świecie – Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami stopniowo rozszerzało swoją działalność na miasta prowincjonalne Królestwa oraz Galicję⁴¹. Od lat 70. XIX w. w lubelskiej prasie zaczęły się pojawiać informacje na temat jego działalności, teksty nawołujące do dobrego traktowania zwierząt, zwracające uwagę np. na przypadki skazania osób za złe traktowanie zwierząt, dobrostan koni dorożkarskich, zasady związane z przebywaniem psów w przestrzeni publicznej, a nawet te, które dotyczyły traktowania zwierząt przeznaczonych na rzeź⁴². Szybko też pojawił się postulat stworzenia lubelskiego oddziału Towarzystwa (1904 r.), a kiedy powstało, na łamach gazet zaczęły się ukazywać relacje z jego działalności, którą uznawano za oznakę cywilizacji⁴³.

Zmiany widoczne były również w codzienności i dotyczyły rzeczy oraz domowych zadań i czynności. Choć tu modernizacja realizowana w niewielkim stopniu, więcej o nich czytano czy słyszano. Znakiem nowoczesności stały się m.in. sprzęty częściowo mechanizujące domowe czynności (najpierw mechaniczne, potem elektryczne), np. pralki, wirówki czy wyżymaczki, jak też kuchenki naftowe, spirytusowe i benzynowe czy system Wecka. Reklamy tych sprzętów stale gościły na ła-

39 *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VI 1900; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 29 VI 1912.

40 *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 12 III 1909.

41 A. Jaroszek, „Plaga i niewinne stworzenia” – psy w przestrzeni publicznej Warszawy na przełomie XIX i XX wieku, [w:] *Almanach antropologiczny...*, s. 88.

42 Z. Piasecki, *Kronika lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1906”, s. 7-8; *Wiadomości bieżące*, „GL” 7 II 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 23 VI 1899; R. Wysocki, *O potrzebie oddziału opieki nad zwierzętami*, „GL” 8 IV 1900; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 28 IV 1906; *Z lubelskiego Towarzystwa Opieki nad zwierzętami*, „K” 30 X 1906; S. Weismann, *Odorogenne...*, s. 102-111.

43 Z. Piasecki, *Kronika...*, s. 7.

mach lubelskiej prasy, już od lat 70. XIX w. z każdym kolejnym rokiem zajmując coraz więcej miejsca. Zdaje się to wskazywać, iż dostrzegano potencjał tutejszego rynku, ale do lat 30. XX w. trudno mówić o ich szerszej obecności w lubelskich domach, zarówno w stolicy guberni, jak i poza nią. Pierwszą, oczywistą przeszkodą była cena, zdecydowanie ograniczająca liczbę posiadaczy, a drugą brak elektryczności, która stanowiła rzadkość w samym Lublinie, a tym bardziej poza jego granicami. Ale warto odnotować, że ilość ogłoszeń prasowych i ich zawartość wyraźnie wskazywały na aspirujące znaczenie nowoczesnych urządzeń w gospodarstwie domowym oraz potencjał, na który liczyli ogłoszeniodawcy⁴⁴.

Zmianą wyraźnie widoczną poprzez pryzmat ogłoszeń i reklam w prasie codziennej, a także spisów adresowych, było znaczące poszerzenie wachlarza usług codziennych i domowych: coraz więcej czynności do tej pory wykonywanych samodzielnie lub przez służbę domową wychodziło z przestrzeni prywatnej i przenosiło się do profesjonalnych przedsiębiorstw. Popularyzowały się też usługi towarzystw ubezpieczeniowych i pożyczkowych oraz agencji pośrednictwa pracy. Od magazynów z gotową konfekcją po sklepy, w których można było nabyć gotowe, domowe zresztą, wyroby mleczarskie, przetwory owocowe czy wypieki, buty, parasolki i kapelusze, myjki, szczotki i gąbki do zmywania naczyń, wędliny i zegarki, papier i mydło. Nawet jeśli dotyczyło to tylko zamożniejszej części mieszkańców, to proces ten był wyraźnie widoczny⁴⁵.

Podsumowanie

Jaki był więc obraz zmieniającej się codzienności prowincjonalnego miasta średniej wielkości w okresie istotnych przemian gospodarczych, demograficznych, urbanizacyjnych końca XIX i początku XX w.? Trzeba przede wszystkim zaznaczyć ścisły związek rozwoju infra-

44 A. Janiak-Jasińska, *Aby wpadło w oko... O reklamie handlowej w Królestwie Polskim w początkach XX wieku na postawie ogłoszeń prasowych*, Warszawa 1998, s. 114-118; G. Milliszkievicz, *Problematyka wyposażenia dworów ziemiańskich na tle obrazu produkcji artykułów gospodarstwa domowego w II RP*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaszkievicz, Lublin 2012, t. 5, s. 99-119; Ł. Kondratowicz-Milliszkiewicz, *Życie codzienne we dworze ziemiańskim w czasie II RP – między wzorami metropolii a doczesnością wsi i miasteczka*, [w:] tamże, s. 136-144.

45 J. Osterhammel, *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, Poznań 2013, s. 308-310.

struktury transportowej oraz miejskiej z odczuciem unowocześniania miasta oraz faktycznym przebiegiem tego procesu. Kolej, brukowane ulice, nowoczesne oświetlenie, transport, wodociągi, czystość ulic – to były punkty odniesienia, do których się odwoływano, porównując z centrum – Warszawą, ale też z innymi miastami prowincjonalnymi, przede wszystkim z Łodzią⁴⁶. Ich rozwój pozwalał pozbyć się choć częściowo piętna prowincji, które mocno ciążyło nad Lublinem. Pod tym względem można uznać Lublin za ośrodek dość sprawnie absorbujący infrastrukturalne nowości w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. i na początku XX w. W tempie nieco za stolicą, ale po 1877 r. w mocnym peletonie wśród pozostałych miast Królestwa, niekiedy – jak w wypadku oświetlenia ulic – bardziej z przodu, niekiedy – jak w wypadku miejskiej elektrowni czy komunikacji – w jego ogonie. Zauważył to również Bolesław Prus, przedstawiając w swoich felietonach Lublin z ok. 1910 r. następująco: „jest to gród okazały, żywy, rozwijający się (...). Szczególnie tym, którzy przyjechali koleją, przedstawia się imponująco”⁴⁷.

Były też na pierwszy rzut oka mniej widoczne aspekty owych zmian związane z rozpowszechnianiem się usług, pojawieniem się nowych sposobów spędzania czasu wolnego i rozrywki, obiegiem rzeczy (np. sprzedaż wysyłkowa czy szybsze zaopatrzenie coraz sprawniej działających i coraz liczniejszych sklepów), postaw i idei (dobrostan zwierząt, sport, idee zdrowego trybu życia). One również stają się stosunkowo szybko widoczne w przestrzeni codzienności Lublina. Choć trzeba zaznaczyć, że obecność niekoniecznie oznaczała powszechność, dla której barierą często były finanse lub zakorzenione obyczaje. To samo dotyczyło nowoczesnych sprzętów domowych dostępnych nielicznym ze względu na cenę, ale też niewielki stopień elektryfikacji.

Pojawił się też krąg „nowoczesności narzuconej”, odgórznej, związanej z wprowadzaniem norm i regulacji, przepisów ogólnych i miejskich, obowiązujących na kolei czy odnoszących się do zdobyczy nauki (przepisy higieniczne), które standaryzowały zasady postępowania, nadawały im ramy i tworzyły normy współżycia i współdziałania w prze-

46 M. Biernacki, *Towarzystwo popierania sztuki dramatycznej w Lublinie*, „K” 8 I 1909; „GL” 5 I 1877; Syneusz, *Korespondencja „Kurjera”*, „K” 28 I 1909.

47 B. Prus, *Notatki z Lublina*, „Tygodnik Ilustrowany”, 4 II 1911. Też: 11 II 1911.

strzeni wspólnej, publicznej (była to zarówno przestrzeń miejska, jak i lokale usługowe, restauracje, piekarnie itp.)

Choć nierzadko odnoszono się też do innych miast, zwłaszcza Łodzi, źródłem wzorców była zdecydowanie Warszawa. To drugi po Paryżu punkt odniesienia świetnie widoczny w ogłoszeniach i reklamach prasowych, kiedy to informacja o paryskim lub warszawskim pochodzeniu/powiązaniu była nobilitacją dla firm działających w Lublinie. Jednocześnie sam Lublin pozostawał centrum dla miast, miasteczek i majątków ziemskich znajdujących się w regionie. Mieszkańcy Lublina postrzegali siebie jako prowincjuszy wobec Warszawy, a mieszkańcy mniejszych miast Lubelszczyzny, takich jak Krasnystaw czy Hrubieszów, patrzyli tak na siebie w odniesieniu do Lublina⁴⁸. W ten sposób możemy mówić o dwóch rodzajach prowincji i ta druga, regionalna, była w pewnych kwestiach oddalona od centrum podwójnie, a swoje aspiracje odnosiła przede wszystkim do tego, co bardziej dostępne, bliższe i jednocześnie bardziej dopasowane do miejscowych warunków⁴⁹.

W 1914 r. Lublin był prowincją w zdecydowanie mniejszym stopniu niż w latach 70. XIX w., choć wiele idei przyjmowało się z trudem, na wiele unowocześnień nie było stać ani miasta, ani indywidualnie jego mieszkańców, niektóre przychodziły odgórnie, inne mimochodem, bez wielkiego zamysłu zmian oblicza miasta czy życia jego mieszkańców (sport czy rozrywki). Jeden z korespondentów lubelskiego „Kurjera” w 1909 r. tak celnie to podsumował⁵⁰: „życie prowincji płynie wąskim korytarzem postępu wśród bezgranicznych obszarów pustyni, która swą niszczycielską mocą przecina nawet i te słabiutkie potoki, dając im możliwość ześrodkowania się li tylko w pewnych punktach. Tworzą się w ten sposób oazy, których mieszkańcy zmuszeni są prowadzić walkę na śmierć i życie z otaczającą martwą przyrodą”.

48 *** „GL” 5 I, 22 VIII 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 II 1883; *Z miasta i okolic*, „GL” 7 I 1889; *Z Hrubieszowa*, „K” 26 II 1910.

49 Synezjusz, *Korespondencja „Kurjera”*, *Kujawy*, „K” 28 I 1909; *** „GL” 23 X 1876; *Znad Tanwi*, „GL” 1 XII 1876; *** „GL” 4 XII 1876; *Znad Wieprza*, „GL” 13 XII 1876.

50 Synezjusz, *Korespondencja „Kurjera”*, „K” 28 I 1909.

Bibliografia

Prasa

Wybrane numery z lat 1864-1914:

- „Kurjer Lubelski”
- „Gazeta Lubelska”
- „Goniec Lubelski”
- „Ziemia Lubelska”
- „Kurjer”
- „Codzienny Kurjer Lubelski”

Opracowania

1. Bogucka M., *Życie codzienne – spory wokół profilu badań i definicji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 247-253.
2. http://sownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona_g%C5%82%C3%B3wna
3. <https://ryneklubelski.pl/2014/01/lubelskich-cyklistow-poczatki/>
4. Jaroszuk A., „*Plaga i niewinne stworzenia*” – psy w przestrzeni publicznej Warszawy na przełomie XIX i XX wieku, [w:] *Almanach antropologiczny. Communitcare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa 2021, s. 78-89, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communitcare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html>.
5. Jasińska-Janiak A., *Aby wpadło w oko... O reklamie handlowej w Królestwie Polskim w początkach XX wieku na postawie ogłoszeń prasowych*, Warszawa 1998.
6. Jedlicki J., *Świat zwyrodniały. Lek i wyroki krytyków nowoczesności*, Warszawa 2000.
7. Jedlicki J., *Jakiej cywilizacji Polacy potrzebują. Studia z dziejów idei i wyobraźni XIX wieku*, wyd. 2, Warszawa 2002.
8. Kierek A., *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski” 1961, s. 171-214.
9. Kizwalter T., „*Nowatorstwo i rutyna*”. *Spółczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1864)*, Warszawa 1991.
10. Kizwalter T., *Miasto i nowoczesność*, [w:] *Ziemia obiecana. Miasto i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 25-34.
11. Kizwalter T., *Polska nowoczesność. Genealogia*, Warszawa 2020.
12. Kłak T., *Wstęp*, [w:] B. Prus, *Notatki z Lublina*, Lublin 1975.
13. Kowalczyk R., *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim na przełomie XIX i XX stulecia*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 73-104.
14. Kowecka E., *Źródła do życia codziennego w XIX w. i metoda ich badań*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 255-261.
15. Krzemiński T., *Codziennosc mniejszych miast Pomorza Nadwiślańskiego końca XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku*, Warszawa 2017.
16. Matusik P., *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca. Polskie miasta w przemianach cywilizacyjnych XIX wieku. Wybrane zagadnienia*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań... Pamiętnik XX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Lublinie*, t. 2: *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375.

17. Michałowski S., *100 lat współczesnych wodociągów w Lublinie*, Lublin 1999.
18. *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przekształcenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX*, red. J. Dargacz, T. Krzeмиński, Gdańsk 2022.
19. Milewska M., *Warunki i urządzenia sanitarne w mieszkaniach XIX-wiecznych płocczan na przykładzie dzielnicy żydowskiej i mieszkań płockich stróżów*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, Łódź – Olsztyn 2022, t. 10, s. 43-62.
20. Miliszkievicz G., *Problematyka wyposażenia dworów ziemiańskich na tle obrazu produkcji artykułów gospodarstwa domowego w II RP*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaszkievicz, Lublin 2012, t. 5, s. 99-119.
21. Miliszkievicz-Kondratowicz Ł., *Życie codzienne we dworze ziemiańskim w czasie II RP – między wzorami metropolii a doczesnością wsi i miasteczka*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaszkievicz, Lublin 2012, t. 5, s. 136-157.
22. Morawski W., *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 15-27.
23. Nietysza M., *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*, Warszawa 1986.
24. Osterhammel J., *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, Poznań 2013.
25. Pawelec-Maleczewska D., Pawelec T., *Historia historiografii i jako studium codzienności historyków (zarys programu badawczego)*, [w:] *Gra i konieczność. Zbiór rozpraw z filozofii i historii i historii historiografii*, red. G. A. Dominiak, J. Ostojka-Zagórski, W. Wrzosek, Bydgoszcz 2005, s. 255-264.
26. Polak A., Sak J., *Epidemie cholery w XIX wieku na przykładzie Lublina*, „Archiwum Historii i Filozofii Medycyny” 2020, s. 63-74.
27. Prus B., *Notatki z Lublina*, „Tygodnik Ilustrowany” 4, 11 II 1911.
28. Przegaliński A., *Wokół dworu i parku. Studia z duchowej i materialnej kultury ziemiaństwa lubelskiego po powstaniu styczniowym*, Lublin 2011.
29. Przesmycka N., *Lublin. Przeobrażenia urbanistyczne 1815-1939*, Lublin 2012.
30. Rejman S., *Procesy modernizacyjne w miastach Galicji Zachodniej*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 419-442.
31. Stachyra, *Kinematografia w Lublinie do 1939 r.*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kinematografia-w-lublinie-do-1939/>.
32. Staniak A., *Kina w Lublinie w latach 1908-1939*, „Folia Bibliologica” 2004/2005, s. 7-17.
33. Sulima R., *Moda na codzienność. Kategoria „codzienności” w kulturze ponowoczesnej*, „Kultura współczesna. Teoria, interpretacje, praktyka” 2011, nr 4, s. 1-16, <https://nck.pl/wydawnictwo/kultura-wspolczesna/archiwum/kw-no-9911268>.
34. Szarota T., *Życie codzienne – temat badawczy czy tylko popularyzacja. Na marginesie serii wydawniczej Hachette i PIW-u*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 239-245.
35. Śmiechowicz A., *Bodaj to cykliści! – (nie)zwyczajni jeźdźcy wyścigowi z przełomu XIX i XX wieku*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, Łódź – Olsztyn 2019, t. 8, s. 182-192.
36. Śmiechowski K., *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach miast w Królestwie Polskim 1905-1915*, Łódź 2020.

37. Urbaniak M., *Miasta Poznańskiego w drodze ku modernizacji. Budowa nowoczesnej infrastruktury technicznej w okresie zaboru pruskiego*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 391-418.
38. Waciński M., *Elektrownia w Lublinie*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/elektrownia-w-lublinie/>.
39. Walewander E., *Lublin na przełomie XIX i XX stulecia*, [w:] *Lublin. 700 lat dziejów miasta*, red. G. Figiel, R. Szczygieł, W. Śładkowski, Lublin 2017.
40. Weismann S., *Odorogenne zwierzęta w międzywojennym Lublinie*, [w:] *Almanach antropologiczny. Communicare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa 2021, s. 102-111, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communicare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html>.
41. Żarnowska A., *Codziennosc i kultura: w kręgu rodziny i wśród innych*, [w:] *Kobieta i kultura życia codziennego. Wiek XIX i XX*, red. A. Żarowska i A. Szwarc, Warszawa 1997, s. 17-28.