

Przemysław Matusik  
(UAM)

MIEJSKOŚĆ MODERNIZOWANA, MIEJSKOŚĆ MODERNIZUJĄCA. POLSKIE MIASTA W PRZEMIANACH  
CYWILIZACYJNYCH XIX WIEKU – WYBRANE ZAGADNIENIA

Krajobraz cywilizacyjny Europy na początku XIX w. można sprowadzić do wielkiej wiejskiej przestrzeni urozmaiconej gdzieś tam miejskimi wyspami. Mieszkańcy ośrodków miejskich powyżej 5 tys. osób (uwzględniając europejską część Rosji) stanowili wtedy ok. 12% jej ludności, zaś wielkich miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców tylko 3%. Owych wielkich ośrodków, głównie stołecznych, było wtedy 21, na czele z Londynem liczącym ok. 900 tys. mieszkańców, wyprzedzającym 600-tysięczny Paryż. Wśród ośrodków wielkomiejskich nie było wtedy żadnego z polskich miast, bowiem ludność jeszcze niedawno ponad 100-tysięcznej Warszawy spadła po trzecim rozbiore do 60 tys., zaś Lwów liczył ok. 40 tys., a Poznań, Kraków i Wilno ok. 20 tys. mieszkańców. Sto lat później odsetek ludności miejskiej w Europie wzrósł do 41%, przy czym w najbardziej zurbanizowanej Anglii wynosił on aż 75% ogółu mieszkańców, ośrodków wielkomiejskich, skupiających 10% ludności Europy było już wtedy 147<sup>1</sup>, a znajdowało się wśród nich sześć polskich miast, prócz wymienionych wyżej także przemysłowa Łódź, drugie po 800-tysięcznej Warszawie polskie miasto, przed pierwszą wojną światową 600-tysięczne, a więc trzykrotnie większe od Wilna i Lwowa, czterokrotnie od Krakowa i Poznania. Odsetek ludności miejskiej na ziemiach, które miały utworzyć II Rzeczpospolitą był wtedy około dwukrotnie mniejszy od średniej europejskiej, nie zmienia to jednak faktu, iż zarówno rozwinięte ośrodki miejskie zachodu, jak te położone w agrarnej przestrzeni Europy środkowo – wschodniej, każde na swoją miarę, przeszły w XIX w. fazę nieznanego dotąd w dziejach rozwoju, biorąc udział w kształtowaniu nowoczesnej cywilizacji, w której miejskość – wielkomiejskość – przestała być jedną z możliwych form życia społecznego, stając się formą dominującą, i to w globalnym wymiarze. Odwołując się do szacunków Antony’ego Giddensa, jeśli na początku XIX w. odsetek ludności miast wynosił ok. 2,4% populacji świata, to w roku 2025 ma wynieść aż 63%<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> C. Zimmermann, *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Frankfurt a. Main, 1996, s. 13-17, 32-35; J. Osterhammel, *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, tłum. I. Drozdowska-Broering i in., red. naukowa W. Molik, Poznań 2013, s. 334.

<sup>2</sup> A. Giddens, *Socjologia*, Warszawa 2004, s. 598, 594.

Zachodząca w wieku XIX urbanizacyjna rewolucja oznaczała w dużym stopniu zerwanie ciągłości dotychczasowego rozwoju miast, czego symbolem może być ich otwarcie poprzez powszechne burzenie otaczających je murów, za czym szedł nieznany dotąd rozwój demograficzny i przestrzenny, kreujący nową społeczną i cywilizacyjną jakość. Procesy urbanizacyjne oznaczały bowiem z jednej strony zmianę ilościową, absorbowanie w miastach coraz większego odsetka ludności przechodzącej tym samym do szeroko rozumianego segmentu pozarolniczej aktywności gospodarczej, z drugiej jakościową zmianę warunków społecznych, stylu i poziomu życia, powiązanych z głębokim przemodelowaniem i zróżnicowaniem przestrzeni miejskiej. Z czasem wielkomiejskie wzorce promieniowały z największych centrów na mniejsze ośrodki, powodując stopniową „urbanizację” ich zabudowy i rozwój nowoczesnej infrastruktury, za czym szła ekspansja miejskiego stylu i poziomu życia na pozostałe grupy społeczne, stanowiąc podstawowy element kulturowego ujednolicania modernizujących się zbiorowości<sup>3</sup>. Nie było to bynajmniej postrzegane jednoznacznie pozytywnie, przez cały wiek XIX w. miasta budziły i fascynację i niechęć, traktowano je jako siedlisko patologii i degeneracji, odrywające człowieka od kontaktu z naturą, zagrażające jego zdrowiu fizycznemu i moralnemu, rodzącemu w dodatku niebezpieczne społeczne żywioły<sup>4</sup>.

Rozważany w kategoriach ilościowych wzrost poszczególnych miast wynikał z rozmaitych, miejscowych czynników, takich jak – w różnych proporcjach – rozwój przemysłu i handlu, sieci komunikacyjnej, rozbudowy funkcji administracyjnych, militarnych, czy edukacyjnych, a im większy ośrodek, tym bardziej złożony był obraz kreujących go impulsów miastotwórczych. Natomiast ową ekspansję wielkomiejskiego wzorca kulturowego można opisać w kategoriach powstania ogólnoeuropejskiej sieci dużych miast i metropolii, w której rozwiązania organizacyjne, infrastrukturalne, urbanistyczne wypracowane w cywilizacyjnych centrach przekazywane były dalej, do kolejnych ośrodków, także tych położonych w obszarze środkowowschodnich peryferii, z których każde stawało się z kolei centrum promieniującym na swe regionalne/krajowe otoczenie stając się czynnikiem zmiany cywilizacyjnej i społecznej. Ten właśnie proces będzie przedmiotem podjętej tu refleksji, uczestnictwo największych polskich miast w transferze uformowanego

---

<sup>3</sup> Zob. C. Zimmermann, dz. cyt., s. 10; M. Nietyksza, sumując obfitą literaturę na ten temat, uszczegóławia te rozróżnienia mówiąc o urbanizacji demograficznej, ekonomicznej (przewaga sektora pozarolniczego), przestrzenną – kształtowanie przestrzeni „na sposób miejski”, wreszcie społeczną – upowszechnienie się miejskiego stylu życia, zob. M. Nietyksza, *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*, Warszawa 1986, s. 94-95. Na temat kulturowych aspektów XIX-wiecznej urbanizacji zob. H. Imbs, *Miasta w kulturze polskiej doby przemysłowej*, [w:] *Miasto i kultura polska doby przemysłowej. Przestrzeń*, pod red. H. Imbs, Wrocław i in. 1988, s. 77-105.

<sup>4</sup> Zob. C. Zimmermann, dz. cyt., s. 9-11; T. Kizwalter, *Miasto i nowoczesność*, [w:] *Ziemia obiecana*, s. 25-33.

w zachodnioeuropejskich centrach wzorca wielkomięjskości, skupionego na rozwiązaniach organizacyjnych, infrastrukturalnych, na kształtowaniu nowoczesnej przestrzeni miejskiej.

Mówiąc o miejskich centrach cywilizacyjnych stwierdzić trzeba, że okres od końca XVIII do przynajmniej połowy XIX w. był – jak to ujął Henryk Samsonowicz – „erą Londynu”<sup>5</sup>, największego – jak wiemy – europejskiego miasta, co związane było w ogóle z dominującą gospodarczo pozycją matecznika industrializacji – Wielkiej Brytanii. W jej rozwoju Londyn odegrał zresztą kluczową rolę, zainicjowaną już w połowie XVII w. W 1750 r. stolica Zjednoczonego Królestwa była już największym miastem Europy liczącym ok. 675 tys. mieszkańców, co stanowiło ok. 11% ludności kraju, (niespełna półmilionowy Paryż zamieszkiwało wtedy ok. 2,5% mieszkańców Francji), zaś waga tego ośrodka wynikała z konieczności obsługi potrzeb tej ogromnej metropolii, zarówno co do zaspokajania zaopatrzenia w żywność, jak i w opał, stymulujący rozwój wydobywania węgla w północnych regionach Anglii, z czym wiązał się rozwój sieci komunikacyjnej, zarówno połączeń morskich łączących je z ośrodkiem stołecznym, jak i – w epoce przed upowszechnieniem kolei - także najlepszych w Europie sieci dróg bitych. Było to istotnym czynnikiem nowej konfiguracji gospodarczej całego kraju<sup>6</sup>, co w – stosownych proporcjach – odnosiło się także do gospodarczej roli wszystkich rozwijających się ośrodków wielkomięjskich. Potrzeby wielkiego Londynu w powiązaniu z industrializacją i postępem technicznym, czyniły stolicę Wielkiej Brytanii wzorem rozwiązań infrastrukturalnych dla innych dużych miast europejskich, także – jak się przekonamy – w jakiejś mierze polskich, począwszy do kwestii zaopatrzenia w wodę, nawierzchni ulic i ich oświetlenia, kanalizacji, wreszcie – nowoczesnego środka wielkomięjskiej komunikacji, jakim było otwarte w 1863 r. londyńskie metro.

To ono właśnie zostało w roku 1878 określone przez jednego z pierwszych chińskich ambasadorów w Europie, posła Li Shuchanga mianem „światowego cudu”, obok którego wymienił także paryskie kanały kanalizacyjne oraz przywodzącą na myśl „naszyjnik z pereł lub płynącego smoka” arterię Champ-Elysees uznaną za „najwspanialszą ulicę świata”<sup>7</sup>. W zakresie rozwiązań urbanistycznych i kształtowania nowoczesnej przestrzeni miejskiej brytyjska metropolia zdystansowana została bowiem przez swego największego kontynentalnego konkurenta – Paryż. Jego europejska ranga jako ośrodka kultury i polityki

---

<sup>5</sup> H. Samsonowicz, *Czym jest miasto?* [w:] *Ziemia obiecana. Miasto i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 20.

<sup>6</sup> E. A. Wrigley, *A Simple Model of London's Importance in Changing English Society and Economy 1650-1750*, [w:] *Town and Societies. Essays in Economic History and Historical Sociology*, ed. by Ph. Abrams, E.A. Wrigley, Cambridge University Press 1979, s. 215-243; H. Samsonowicz, dz. cyt., s. 20.

<sup>77</sup> Cyt. za: Feng Chen, *Die Entdeckung des Westens. Chinas erste Botschafter in Europa 1866-1894*, aus dem Französischen von F.E. Schrader, Frankfurt am Main, 2001, s. 56.

ugruntowana była od dawna, jednak od lat 50. XIX w. zyskała nową jakość urbanistyczną, wykreowaną przez zarządzającego miastem prefekta departamentu Sekwany Georges-a Eugène-a Haussmanna pod patronatem Napoleona III. Realizacja kompleksowego projektu przebudowy centralnych dzielnic miasta, obejmującego nie tylko system przecinających je bulwarów, ale i „budowę centralnych placów, mostów, wodociągów i kanalizacji, Opery oraz innych przybytków kultury, a także wielkiego zespołu parków” dokonała się kosztem zniszczenia całych historycznych dzielnic i przesiedlenia tysięcy ludzi, jednak – jak pisał Marshall Berman – „po raz pierwszy w dziejach otworzyła całe miasto dla wszystkich jego mieszkańców. Nareszcie można było przemieszczać się nie tylko w obrębie poszczególnych dzielnic, ale także z dzielnicy do dzielnicy. Po latach istnienia w postaci skupiska odizolowanych od siebie komórek Paryż stawał się jednolitą przestrzenią życiową”<sup>8</sup>. Rozmach i wspaniałość nowych rozwiązań czynił z Paryża „wyjątkowo atrakcyjne widowisko, ucztę dla oka i zmysłów” stając się inspiracją dla pięciu pokoleń „nowoczesnych malarzy, pisarzy i fotografów”, i sprawiał, że w latach 80. XIX w. „projekt Haussmanna uznawano powszechnie za wzorzec nowoczesnej urbanistyki”, powielany „w powstających i rozrastających się miastach we wszystkich zakątkach świata, od Santiago po Sajgon”<sup>9</sup>.

Także i wśród polskich miast odnajdujemy jedno pretendujące do miana „Paryża północy”, choć ta pochlebna metafora odnosi bardziej do miejskiego czaru, niż przeszczepianych wprost z Sekwany rozwiązań. Nie zmienia to faktu, że i największe miasta na ziemiach polskich odnalazły się w owej europejskiej sieci wielkich ośrodków miejskich i dokonującego się przez nie cywilizacyjnego transferu, chociaż na swoją miarę, bowiem wprawdzie modernizacyjne centra były zawsze istotnym punktem odniesienia, kreującym wyobrażenia o naturze wielkomiejskości, to przecież trudno porównać realia wielusettyśięcznych metropolii z ośrodkami wielokrotnie mniejszymi, funkcjonującymi w odmiennym otoczeniu gospodarczym i społecznym. Pomijając szczególny przypadek przemysłowej Łodzi, spośród największych polskich miast - Warszawy, Poznania, Krakowa, Lwowa i Wilna tylko stolicę Królestwa Polskiego można by przez większą część XIX wieku zaliczyć do prawdziwie wielkomiejskiej ligi, pozostałe do wielkomiejskości niejako aspirowały, co stanowiło o specyfice procesów urbanizacyjnych w przeważająco rolniczym regionie. Warszawa na powrót stała się miastem stutysięcznym w latach 20. XIX w., na

---

<sup>8</sup> M. Berman, *„Wszystko, co stałe, rozplywa się w powietrzu”*. Rzecz o doświadczeniu nowoczesności, przeł. M. Szuster, Kraków 2006, s. 197-198.

<sup>9</sup> Tamże, s. 199.

początku lat 70. stało się to udziałem Łodzi, a na ich końcu – Lwowa, w przypadku Krakowa i Poznania dopiero w pierwszych latach XX w.<sup>10</sup>

Słabość ośrodków miejskich na ziemiach polskich miała swe historyczne przyczyny, a wzmogły ją jeszcze długotrwałe procesy kryzysowe zainicjowane w połowie XVII wieku zniszczeniami potopu szwedzkiego i spotęgowane w stuleciu następnym kolejnymi wojnami i niszczącymi populację miejską epidemiami<sup>11</sup>. Polskie miasta radziły z tym sobie w zróżnicowany sposób, na jednym bowiem biegunie można by usytuować stołeczną (*de facto*) Warszawę wykazującą – właśnie dzięki jej stołeczności – znakomite zdolności regeneracyjne, na drugim – Poznań, w połowie XVII w. dwudziestotysięczny, w którym po dewastacjach pierwszej wojny północnej a przede wszystkim epidemii roku 1709 liczba mieszkańców spaść miała do ok. 6 tys. W następnych dziesięcioleciach następował jej powolny wzrost, jednak stan sprzed potopu szwedzkiego osiągnięty został dopiero w początkach XIX w. Dotyczyło to w odpowiednim stopniu także i innych miast Rzeczypospolitej, odbudowujących stopniowo swój potencjał w okresie stanisławowskiej stabilizacji od lat 70. po początek 90. XVIII w. Upadek Rzeczypospolitej – za wyjątkiem Warszawy – nie oznaczał zasadniczo przerwania tego procesu, choć nowe zagospodarowanie ziem polskich podjęte przez państwa zaborcze miało dla nich zwłaszcza w dłuższej perspektywie, różne, nie zawsze pozytywne konsekwencje. Specyfikę rozwoju polskich ośrodków miejskich określał nie tylko stosunkowo niski poziom wyjściowy, ale i inne czynniki, zwłaszcza zdecydowanie agrarny charakter ich gospodarczego otoczenia, co spowalniało procesy urbanizacyjne, których najbardziej dynamicznym impulsem była zachodząca w wieku XIX industrializacja. Dopiero wzmoczenie jej tempa w drugiej połowie stulecia w Królestwie Polskim było czynnikiem eksplozji urbanizacyjnej tamtejszych ośrodków przemysłowych z Łodzią na czele.

Mówiąc o polskich ośrodkach miejskich w XIX w. trzeba podkreślić, iż w przeciwieństwie do miast zachodnioeuropejskich miały one charakter wielonarodowy i wielowyznaniowy. Zasadniczo największą grupą mieszkańców pozostawali w nich Polacy, którzy przed I wojną światową stanowili w Krakowie 77% ludności, w Warszawie niemal 60%, w Wilnie, Lwowie, Łodzi i Poznaniu nieco ponad 50%. Drugą grupą narodową byli

---

<sup>10</sup> Dane dotyczące miast podają za: S. Kieniewicz, *Warszawa w latach 1795-1914*, Warszawa 1976; K. Wnęk, Lidia A. Zyblikiewicz, Ewa Callahan, *Ludność nowoczesnego Lwowa w latach 1857-1938*, Kraków 2006; L. Podhorodecki, *Dzieje Lwowa*, Warszawa 1993; *Łódź. Dzieje miasta, t. 1: Do 1918 r.*, pod red. B. Baranowskiego i J. Fijałka, Warszawa-Łódź 1980; I. Janicka, *Kultura higieniczna Wilna w latach 1795-1915*, Gdańsk 2009; *Dzieje Poznania*, t. 2, cz.1, pod red. J. Topolskiego i L. Trzeciakowskiego, Warszawa-Poznań 1994; J. Bieniarzówna, J. Małecki, *Dzieje Krakowa. T.3: Kraków w latach 1796-1918*, Kraków-Wrocław 1985.

<sup>11</sup> Zob. M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław i in., 1986, s. 339-352.

Żydzi, których odsetek systematycznie się zwiększał osiągając w Warszawie przed I wojną światową niemal 40%, w Łodzi, Wilnie i we Lwowie ponad 30%, w Krakowie ok. 20%. W stolicy Galicji około 20% grupę stanowiła ludność ukraińska, w Łodzi – niemiecka. Natomiast nieznaczne, kilkuprocentowe grupy stanowili przedstawiciele narodów dominujących w państwach zaborczych, Niemcy w Krakowie i Lwowie, Rosjanie w ośrodkach zaboru rosyjskiego. Na tym tle wyraźnie widać odrębność sytuacji Poznania, gdzie w latach 40. XIX w. odsetek ludności polskiej spadł poniżej 50%, co zaczęło się zmieniać dopiero w latach 70. Na tle innych miast polskich szczególnie znamienne było tutaj zmniejszanie się społeczności żydowskiej, która w 1815 r. stanowiła około jednej piątej mieszkańców miasta, by przed pierwszą wojną światową zredukować się do ok. 6%. Natomiast od lat 30. XIX w. około jednej trzeciej mieszkańców Poznania stanowili Niemcy, zarówno ci miejscowi, jak napływowi. Wielonarodowy charakter polskich miast wyrażał się w podziale zbiorowości miejskich na narodowo-religijne segmenty widoczne także w miejskiej przestrzeni, co dotyczyło zwłaszcza społeczności żydowskiej, z opóźnieniem uzyskującej pełne prawa obywatelskie, w tym te dotyczące obrotu nieruchomościami miejskimi i uczestnictwa w nowoczesnym systemie samorządowym. Zróżnicowanie narodowe, niekiedy nakładające się na inne podziały społeczne, komplikowało profil społeczny polskich miast, budząc czasami rozmaite napięcia, zarazem jednak wzbogacało ich obraz kulturalny, zaś konkurencja między poszczególnymi grupami przyczyniała się do ich rozwoju.

Istotnym czynnikiem, bez którego nie da się zrozumieć sytuacji dużych ośrodków miejskich na ziemiach polskich, było ich umiejscowienie w organizmach państw zaborczych, które wpisywały je w ramy prowadzonej polityki polskiej. Decyzje podejmowane w Wiedniu w stosunku do Lwowa i Krakowa, w Petersburgu wobec Warszawy i Wilna, a co do Poznania w Berlinie, nie były prostym rozwinięciem polityki miejskiej państwa rosyjskiego, austriackiego i pruskiego, lecz naznaczone były dodatkowym komponentem polityczno-narodowym i militarnym, o którego ambiwalentnym oddziaływaniu będzie jeszcze mowa. Związane było z tym zjawisko, które określić można mianem podwójnej peryferyzacji ziem polskich, polegające na tym, iż na ich historycznie określonej peryferyjności w stosunku do centrów cywilizacyjnych ówczesnej Europy, nałożyła się peryferyjność w ramach organizmów poszczególnych państw zaborczych. Przekładało się to na inwestycyjne zaniedbanie, wtórną agraryzację szczególnie widoczną w przypadku Galicji i Poznańskiego, wreszcie podporządkowanie czynnikowi strategiczno-militarnemu, wyraźnie negatywnie oddziałującemu na sytuację dużych ośrodków miejskich.

Spoglądając na procesy urbanizacyjne na ziemiach polskich dość wyraźnie widać, iż przebiegały one w dwóch fazach, odpowiadających zachodzącym w ogóle przemianom społecznym i cywilizacyjnym, także w kontekście sytuacji europejskiej. Pierwsza, likwidująca pozostałości dawnego miasta „stanowego” i budująca fundamenty pod przyszły rozwój przypadała na koniec XVIII i pierwszą połowę XIX w. Druga, określona przez rozpędzające się procesy urbanizacyjne prowadzące do formowania się wielkich miast typu zachodnioeuropejskiego, znalazła swe wyraźne apogeum w początkach XX w., stanowiąc zasadniczy element kształtowania się nowoczesnego polskiego społeczeństwa.

## **I. Faza pierwsza**

Punktem wyjścia zainicjowanych w końcu XVIII w. przemian było coraz silniej ujawniające się w tym stuleciu wyczerpywanie się formuły miasta budowanej na średniowiecznych, stanowych fundamentach. Największe ośrodki miejskie uformowały się w dobie nowożytnej w skomplikowane pod względem administracyjnym konglomeraty lokowanych obok siebie miast, przemieść, osad powiązanych z głównym centrum rozlicznymi więziami funkcjonalnymi. Doskonałym przykładem tego procesu była Warszawa, od XVII w. rozwijająca się przede wszystkim w obrębie jurydyk poza granicami Starego i Nowego Miasta, zwłaszcza wzdłuż traktu wokół którego ukształtowało się Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat, gdzie usytuowały się najbardziej reprezentacyjne siedziby magnackie. Te złożone systemy stawały się w tym czasie coraz bardziej anachroniczne, niewydolne administracyjnie, co potęgował rozwój demograficzny oraz postępująca erozja tak ważnego dla organizmów miejskich systemu cechowego. Towarzyszyło temu zjawisko rodzenia się poczucia ponadlokalnej solidarności mieszczańskiej, wykraczającej poza dotychczasowe lojalności poszczególnych miast, z czym wiązały się postulaty polityczne zmierzające do włączenia stanu mieszczańskiego w ramy systemu ustrojowego państwa, likwidacji ograniczeń stanowych oraz uzyskania praw politycznych. Wyraziło się to w dwóch tendencjach, ściśle związanych z postulatem gruntownej reformy państwa. Pierwszą był polityczny ruch mieszczański, którego dobitnym symbolem była Czarna Procesja w grudniu 1789 r., a zwieńczeniem Prawo o miastach z kwietnia 1791 r. Drugą symbolizowały z kolei komisje Dobrego Porządku, powstające pod egidą władzy królewskiej organy przygotowujące w podlegających im ośrodkach nowe regulacje prawne, reformujące ustrój i porządkujące przestrzeń miejską, a w niektórych wypadkach inicjujące integrację odrębnych ustrojowo,

choć połączonych funkcjonalnie organizmów działających w ramach aglomeracji miejskich<sup>12</sup>. Nawet na miarę ówczesnych realiów Rzeczypospolitej, z jej słabością władzy centralnej, ujawniła się tu nowa rola państwa, inicjującego zmiany i wkraczającego szerzej w zakres spraw miejskich, co jednak w pełni ujawniło się po upadku państwa polskiego.

### **Biurokratyczne porządkowanie miast**

Państwa zaborcze od początku rozwinęły aktywną politykę miejską, zaprowadzając rozwiązania praktykowane już na ich obszarach, do czego najwcześniej doszło w zajęтым przez Austrię w 1772 r. Lwowie. Po pierwsze zlikwidowały dotychczasowy samorządny system ustrojowy miast, podporządkowując ich zarząd organom władzy państwowej, co z kolei pozwalało na sprawne dokonywanie dalszych zmian organizacyjnych i infrastrukturalnych. Na czele miast stanęli państwowi urzędnicy, podporządkowani miejscowym organom władzy administracyjnej, zaś powoływane u ich boku – drogą nominacji, czy cenzusowych wyborów - organy kolegialne miały zasadniczo charakter doradczy. Także rozwiązania zastosowane w Księstwie Warszawskim odwzorowywały zasady francuskiego, napoleońskiego centralizmu, co sprawiło, że po powrocie do Poznania rządów pruskich w 1815 r. przez kolejne siedem lat zwlekały one z wprowadzeniem nowej ordynacji miejskiej z 1808 r., ta bowiem zakładała powołanie instytucji samorządowych, a rozwiązania napoleońskie utwierdzały przewagę organów władzy państwowej. Wyjątkiem był w latach 1815-1846 ustrój utworzonego na kongresie wiedeńskim Wolnego Miasta Krakowa, szczególnie, miejskiej republiki, mimo wszelkich ograniczeń narzucanych przez kontrolującą ją organy państw zaborczych. Po włączeniu miasta do Galicji wprowadzono tu jednak rozwiązania austriackie, funkcjonujące z krótkim samorządowym interludium w latach 1849-1853 do końca lat 60. Natomiast system centralistyczny funkcjonował w Królestwie Polskim i aż do odzyskania niepodległości. Prawodawcza aktywność władz państwowych, na nowo definiująca ramy działania organizmów miejskich obejmowała nie tylko kwestie ich zarządu, ale prowadziła z czasem do likwidacji wewnętrznego zróżnicowania społeczności miejskiej na obywateli posiadających pełne prawa miejskie i mieszkańców ich pozbawionych. Łączyło się to także z likwidacją immanentnie związanych z systemem stanowym przywilejów cechowych, co nadawało zbiorowości miejskiej zdecydowanie bardziej otwarty charakter.

---

<sup>12</sup> M. Bogucka, H. Samsonowicz, dz. cyt., s. 576-586.



Kolejnym przejawem aktywnej polityki państw zaborczych względem miast było uporządkowanie archaicznej struktury aglomeracji miejskich, które w ciągu wieków ukształtowały się w złożone konglomeraty jednostek o różnym statusie, skupionych wokół centralnego ośrodka. Obok Krakowa istniały więc np. dwa osobne miasta – Kleparz i Kazimierz, nie licząc pozostałych przedmieść, a jeszcze bardziej skomplikowana sytuacja była w Poznaniu, otoczonym od wschodu przez trzy odrębne miasta kościelne – Chwaliszewo, Ostrówek i Śródkę, a od zachodu i północy przez przedmieścia Św. Wojciech i św. Marcin, o skomplikowanym statusie własnościowym. Co prawda o połączeniu Krakowa z jego najbliższym otoczeniem zdecydowano już w 1792 r., jednak faktycznie dokonało się to pod austriacką władzą, w Poznaniu skomplikowany proces integracji miasta przez Prusaków, połączony z przejęciem własności kościelnej, zakończył się w początku XIX w.

Wyrastającej z oświeceniowo-biurokratycznego pragmatyzmu integracji aglomeracji miejskich towarzyszyło – znamienne w ogóle dla miast europejskich w tej dobie – znoszenie otaczających je murów średniowiecznej jeszcze proveniencji, co kreowało nowe uporządkowanie przestrzeni miejskiej i umożliwiało dalszy rozwój. Najmniejsze znaczenie miało to chyba w Warszawie, która – jak wiadomo – już w XVII w. zaczęła „wylewać się” poza obręb Starego i Nowego Miasta, zaś tracące na znaczeniu średniowieczne fortyfikacje z czasem niejako pochłonęła obrastająca je zabudowa. W XIX w. rozebrano tylko stojące nadal wieże bramne, hamujące komunikację w obrębie miasta. Inaczej rzecz się miała w innych ośrodkach, gdzie średniowieczne mury wyznaczały granice rozwoju miast, a ich utrzymanie stanowiło istotne obciążenie magistrackich budżetów. Ich rozbiórka najwcześniej, bo już w 1777 r. zaczęła się w zajęтым przez Austriaków Lwowie, rozciągając się jednak aż po lata 30. XIX w.<sup>13</sup> W Krakowie także na początku tego stulecia rozpoczęto rozbiórkę fortyfikacji miejskich, co służyło głównie pozyskaniu taniego materiału budowlanego i tworzyło opustoszałe i zaniedbane przestrzenie, zagospodarowane ostatecznie poprzez wytyczenie na ich miejscu komunalnych ogrodów, czyli Plant. Co jednak znamienne, w 1817 r., w wyniku świadomej akcji twórcy koncepcji Plant, prof. Feliksa Radwańskiego, zdecydowano o zachowaniu fragmentu murów z bramą Floriańską i Barbakanem, co było jednym z pierwszych przejawów świadomej troski o dziedzictwo historyczne. Wcześniej obchodzono się z nim dość bezceremonialnie, w ramach porządkowania przestrzeni miejskiej burzono zwłaszcza niektóre obiekty sakralne, na miejscu których powstawały nowe place czy rynki. Owe wyburzenia starych, często znaczących historycznie budowli, było oceniane niekiedy

---

<sup>13</sup> L. Podhorodecki, dz. cyt., s. 105.

jako przejaw lekceważącego traktowania polskiego dziedzictwa przez zaborcze władze, a choć nie można tego argumentu nie uwzględniać, to głównie wiązało się z owym biurokratycznym pragmatyzmem i świadomym dążeniem do nadania przestrzeni miejskiej bardziej racjonalnego i nowoczesnego wyrazu. O rozbiórce ratuszy w Warszawie i w Krakowie zdecydowały w końcu polskie władze odpowiednio Królestwa Polskiego i Wolnego Miasta, te ostatnie odpowiadały także za rozbiórkę wielu obiektów sakralnych, co zahamowała dopiero żywa krytyka ze strony kręgów uniwersyteckich w latach 40. XIX w.<sup>14</sup>

Jeśli w Krakowie i Lwowie rozbiórka murów była trwającym przez całe dziesięciolecie procesem, w Wilnie dokonano jej na mocy specjalnego ukazu cesarskiego w latach 1799-1805<sup>15</sup>, podobnie było w Poznaniu, w którym jednak dokonywane przestrzenne zmiany miały najbardziej kompleksowy charakter. Rozbiórka rozpoczęła się tu już kilka miesięcy po zajęciu miasta przez Prusaków w 1793 r., a wiązała się ona z unikalnym projektem wzniesienia nowej dzielnicy, niejako drugiego, pruskiego miasta ze spójnym i ciekawym układem urbanistycznym wokół wytyczonego wówczas reprezentacyjnego Placu Wilhelmowskiego, co do dziś określa charakter centralnej części miasta. Realizację projektu ułatwił wielki pożar, który w 1803 r. strawił sporą część Starego Miasta, dając impuls do nowego wytyczenia na tym terenie działek budowlanych i ulic oraz likwidacji chaotycznej zabudowy dzielnicy żydowskiej, a zarazem do rozbudowy Górnego Miasta, dokąd przeniosła się część mieszkańców zniszczonych kwartałów, wreszcie – do wydania nowych przepisów budowlanych zakazujących budowania z drewna i krycia dachów słomą lub gontem, co nie tylko poprawiło bezpieczeństwo miasta, ale i dość szybko nadało mu nowy, bardziej „zachodni” wygląd<sup>16</sup>. Nie byłyby to możliwe bez istotnego zastrzyku finansowego z królewskiej kiesy, bowiem ograniczone dochody samego miasta nie pozwoliłyby na tak szeroki zakres inwestycji. Wszędzie zresztą borykano się z barierami finansowymi, którym starano się zaradzić przez znamienne dla tego czasu przejmowanie likwidowanych zwłaszcza w zaborze pruskim i austriackim klasztorów, które przeznaczano na budynki użyteczności publicznej, czy to siedziby nowych władz (gmachy pojezuickie w Poznaniu i Lwowie), koszary, więzienia – jak to w klasztorze bazylianów w Wilnie, czy brygidek we Lwowie, ale także szkoły i szpitale. W stolicy Galicji w gmachach poklasztornych umieszczono

---

<sup>14</sup> J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, dz. cyt., s. 135-136.

<sup>15</sup> I. Janicka, dz. cyt., s. 98-99.

<sup>16</sup> Z. Ostrowska-Kęmbłowska, *Budownictwo i architektura w Poznaniu w latach 1780-1880*, Poznań 2009, s. 116-125.

uniwersytet, teatr polski i niemiecki oraz siedzibę Ossolineum, na której potrzeby zaadaptowano klasztor karmelitanek trzewickowych<sup>17</sup>.

Jeśli we Lwowie dominowała początkowo doktryna „taniego państwa”, to w Warszawie w dobie konstytucyjnego Królestwa Polskiego podjęto jednak znaczące działania inwestycyjne, widoczne w pierwszych próbach uporządkowania przestrzennego miasta, wytyczeniu nowego ciągu komunikacyjnego Alei Jerozolimskich, oczyszczeniu Placu Zamkowego, który zyskał kształt znany nam (w ogólnym zarysie) i dzisiaj. Do tego wyremontowano lub wzniesiono szereg budowli, które nadały stolicy Królestwa tak znamienity dla niej klasycystyczny wygląd, by wspomnieć przebudowę budynku Belwederu i pałacu Radziwiłłowskiego, od 1818 r. Namiestnikowskiego, wzniesienie w latach 1823-1825 Pałacu Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, czy gmachu Teatru Narodowego ukończonego w 1833 r., obu projektu Antoniego Corazziego. Nie bez powodu więc piętnastolecie po 1815 r. w Warszawie nazywa się „wielkim okresem urbanistyki polskiej”<sup>18</sup>. Szły za tym – we wszystkich dużych miastach – pierwsze działania zmierzające do modernizacji infrastruktury miejskiej, zakładanie lepszych bruków, poprawa oświetlenia ulic, poszukiwanie nowych systemów zaopatrzenia w wodę rosnących zbiorowości miejskich.

### **W cieniu polityki: militaryzacja przestrzeni miejskiej**

Te bezsprzecznie miastotwórcze działania końca XVIII i pierwszych dziesięcioleci XIX w. zostały wyraźnie zahamowane po powstaniu listopadowym, którego klęska zmieniła istotnie konfigurację polityczną. Wyrażało się to przede wszystkim we wzroście znaczenia czynnika militarnego, przy jednoczesnym ograniczeniu inwestycji państwowych na cele cywilne. Najwcześniej dało to znać o sobie w Poznaniu, który pruscy stratedzy wpisali w rozwój systemu militarnego chroniącego wschodnią granicę państwa Hohenzollernów<sup>19</sup>. Już w 1828 r. rozpoczęto tu budowę twierdzy, co trwało czterdzieści lat i pochłonęło ogromne środki z państwowej kasy. W latach 40. co roku inwestowano w budowę twierdzy ok. 300 tys. talarów, podczas gdy roczne dochody samego miasta wynosiły ok. 70 tys. Najpierw wzniesiono w północnej części cytadelę, następnie – właśnie w latach 40. – zamknięto cały Poznań pierścieniem fortyfikacji, co było zaprzeczeniem otwarcia miasta w czasach Prus

---

<sup>17</sup> L. Podhorodecki, dz. cyt., s. 105, 110.

<sup>18</sup> S. Kieniewicz, dz. cyt., s. 47.

<sup>19</sup> O dziejach poznańskiej twierdzy zob. J. Biesiadka, A. Gawlak, Sz. Kucharski, M. Wojciechowski, *Twierdza Poznań. O fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*, Poznań 2006.

południowych i w ogóle ogólnoeuropejskich tendencji. Choć więc sama budowa nie była pozbawiona aspektów pozytywnych, związanych z zatrudnieniem robotników i dochodami firm budowlanych, a także ogólnym podniesieniem kultury budownictwa miejskiego, jednak w dłuższej perspektywie przeważały skutki negatywne, co dotyczyło także pozostałych, omawianych niżej przypadków<sup>20</sup>. Istnienie twierdzy oznaczało bowiem istotne ograniczenie możliwości rozwojowych miasta, z jednej bowiem strony fortyfikacje wyznaczały jego nieprzekraczalną przestrzenną granicę, z drugiej – przepisy forteczne ograniczały możliwości budowlane nie tylko w obrębie przylegających do miasta przedmieść, ale i częściowo w jego ścisłych granicach. Do tego transfer funduszy na budowę twierdzy ograniczał cywilne inwestycje państwowe, które w Poznaniu aż po początek lat 70. właściwie zupełnie wyhamowały. Dawało to znać o sobie zwłaszcza w reprezentacyjnym Górnym Mieście, w którym standard nowoczesności z przełomu XVIII i XIX w. szybko się zestarzał, a najbardziej efektowne budowle były efektem zaangażowania finansowego polskiego ziemiaństwa i arystokracji, jak ufundowana przez hr. Edwarda Raczyńskiego w 1829 r. Biblioteka, a następnie powstałe na przełomie lat 30-40. za ziemiańskie fundusze budynki Ziemstwa Kredytowego i hotelu Bazar, przez następne trzy dekady wyraźnie dominujące w przestrzeni tej z założenia pruskiej dzielnicy.

Także w Warszawie, stolicy zbuntowanego Królestwa Polskiego wybudowano w latach 1832-1834 górującą nad miastem Cytadelę Aleksandryjską, a choć na razie na tym poprzestano, to jednak – w przeciwieństwie do Poznania – koszty jej budowy i utrzymania pokrywano z funduszy miejskich, co na długo jeśli nie zablokowało, to radykalnie ograniczyło możliwości inwestycyjne miasta. W kolejnej dekadzie podobny los spotkał także Kraków, wcielony w 1846 r. do Galicji, który również zaczęto otaczać systemem fortyfikacji, a funkcję cytadeli przejął zawłaszczony przez wojsko zamek na Wawelu. Jak wykazał Jacek Purchla, podporządkowanie miasta celom militarnym nie przynosiło mu żadnych korzyści, skoro całe zaopatrzenie dla stacjonującego w Krakowie wojska sprowadzano z głębi Austrii. Także we Lwowie, w którym w latach 40. miało miejsce szereg inwestycji, jak choćby budowa nowego teatru, wzniesiono w latach 1852-1854 cytadelę, jednak – szczęśliwie dla miasta – nie zdecydowano się ostatecznie na rozbudowę systemu fortyfikacji. Ciężar obrony państwa Habsburgów przed Rosją przejęła druga obok Krakowa galicyjska twierdza, budowana od 1873 r. w Przemyślu.

---

<sup>20</sup> Zob. zwięzłe uwagi K. Brońskiego, *Funkcja militarna w miastach galicyjskich – czynnik wzrostu i stagnacji*, [w:] *Galicja i jej dziedzictwo*. T. 2: *Spółczesność i gospodarka*, pod red. J. Chłopeckiego i H. Madurowicz-Urbańskiej, Rzeszów 1995, s. 201-207, na temat Krakowa J. Purchla, *Matecznik polski. Pozaekonomiczne czynniki rozwoju Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1992.

Koncept twierdzy miał silnie zaciążyć na rozwoju i Krakowa i Warszawy i Poznania, co z dzisiejszej perspektywy nie jest pozbawione nieco absurdalnych rysów. Żaden z tych pomników sztuki fortyfikacyjnej nie odegrał roli, do jakiej był stworzony, zaś już w latach 70. – wobec szybkiego rozwoju siły rażenia artylerii – wzniesione ogromnym kosztem twierdze okazały się militarnym anachronizmem. Rozpoczęto wtedy budowę odpowiadających nowym wymogom pierścieni fortów, tworzących system tzw. twierdz fortowych. Ograniczenia budowlane – znane z Poznania – dotknęły wtedy najbardziej dynamicznie rozwijającą się Warszawę, zamykając ją na kilkadziesiąt lat w ukształtowanych jeszcze w stuleciu poprzednim granicach. Ich poszerzenie – urealnijające w dużej mierze stan faktyczny – nastąpiło dopiero w niecały rok po zajęciu Warszawy przez Niemców w kwietniu 1916 r.

Chcąc podsumować rozwój największych polskich miast w pierwszej połowie XIX w. wskazać trzeba na jego wieloczynnikowe podstawy, choć – jak w odniesieniu w ogóle do miast Królestwa Polskiego pisała Maria Nietyksza – na czoło wysuwało się pełnienie przez nie funkcji administracyjnych<sup>21</sup>, co miało istotnie miastotwórcze znaczenie. Widać to było wyraźnie w największych ośrodkach, siedzibach największej liczby urzędów rozmaitej rangi, gdy zaraz po włączeniu ich w zaborcze organizmy państwowe napłynęły do nich rzesze nowej biurokracji, urzędników administracji i szeregu rozmaitych instytucji państwowych, urzędów ceł, sądów, wreszcie – wojska. Największe korzyści ze swej galicyjskiej stołeczności czerpał Lwów, w przypadku Warszawy, z której po powstaniu listopadowym zniknęły sukcesywnie centralne dla Królestwa Polskiego organy, z czasem zaczęło rosnąć znaczenie przemysłu. Natomiast funkcje administracyjne dominowały ciągle w rozwoju Poznania, który aż do I wojny światowej pozostał „Beamtenstadt” – miastem urzędników, legitymującym się największym w Rzeszy odsetkiem przedstawicieli tej kategorii zawodowej. Nie pełnił natomiast Poznań funkcji rezydencjonalnych, co było domeną Warszawy, Krakowa i Lwowa, gdzie znaczącą rolę społeczną i towarzyską odgrywało osiedlające się tam na stałe lub przebywające okresowo ziemiaństwo i arystokracja. Dochodziły do tego choćby funkcje edukacyjne, w tym zwłaszcza istnienie uniwersytetów – nieprzerwane w Krakowie i (w zasadzie) we Lwowie, czasowe w Warszawie i w Wilnie. W połowie wieku w Królestwie Polskim zaczął zaznaczać się coraz silniej czynnik industrialny, widoczny w przypadku Łodzi, wkraczającej w tym czasie stopniowo w fazę swego najbardziej dynamicznego rozwoju.

---

<sup>21</sup> M. Nietyksza, *Rozwój miast*, s. 29.

## **2. Faza druga: ku wielkim miastom**

Istotne zjawiska urbanizacyjne pierwszej połowy XIX w. były podstawą, z której w następnych dziesięcioleciach rozwinąć się miał nowoczesny krajobraz miejski, osiągając swe apogeum na początku następnego stulecia, co odpowiadało tendencjom zachodzącym w całej Europie. Przejawem tego był gwałtowny rozwój demograficzny ośrodków miejskich, w Królestwie Polskim po części związany z procesami industrializacyjnymi, czemu towarzyszyło tworzenie nowoczesnej infrastruktury i budownictwa, które nadało dużym polskim ośrodkom miejskim (dzisiaj – ich centralnym częściom) znany nam, wielkomiejski charakter.

### **Władze miejskie. Samorząd**

Dokonująca się zmiana wiązała się z istotnym novum, jakim było wprowadzenie w miastach zaboru pruskiego i austriackiego nowoczesnego samorządu miejskiego, co w ogóle było wyrazem ogólnych zmian ustrojowych – odejścia od absolutyzmu i zaprowadzenia monarchii konstytucyjnych. W przypadku Poznania samorząd – ujednocający stosunki w Wielkim Księstwie z pozostałą częścią monarchii Hohenzollernów, działał już od 1832 r., nadal związany był jednak z posiadaniem pełnego obywatelstwa miejskiego, przy czym Berlin zadbał o to, by otrzymały je osoby o stosunkowo wysokim statusie finansowym. W konsekwencji w 1848 r. w 38 tysięcznym Poznaniu, w którym Polacy stanowili ok. 48% mieszkańców, obywatelstwo miejskie posiadało 1050 osób, w tym 720 Niemców i 330 Polaków, czyli 31,5%. Jeszcze bardziej jaskrawo wyglądało to w przypadku 430 mężczyzn posiadających bierne prawo wyborcze, a więc mogących obsadzać urzędy miejskie, wśród których było 115 Polaków, a więc niespełna 27%<sup>22</sup>. Nową formułę wprowadziła ordynacja miejska z 1853 r., która – z demokratyzującymi zmianami w 1919 r. – obowiązywać miała aż po lata 30. XX w. Odtąd obywatelem miasta stawał się każdy, który się w nim osiedlił, choć prawa wyborcze mieli tylko mężczyźni o odpowiednim cenzusie majątkowym. W Austrii ustawa o samorządzie miejskim uchwalona została w 1849 r., rychło została jednak zawieszona, zaś nowe prawne podstawy dała ustawa gminna z 1862 r., której konsekwencją były ustawy samorządowe dla poszczególnych miast, w tym Krakowa i Lwowa. Nowe

---

<sup>22</sup> K. Makowski, *Rodzina poznańska w I połowie XIX wieku*, Poznań 1992, s. 41.

systemy samorządowe – tak w Austrii, jak w Prusach – zakładały (nie wdając się w szczegóły) cenzusowe wybory do rady miejskiej, która następnie wybierała prezydenta miasta (w Poznaniu – nadburmistrza) i członków magistratu. Zwłaszcza dla miast galicyjskich samorząd, związany z reformami państwa i uzyskaniem urzędzeń autonomicznych, oznaczał swoiste nowe otwarcie, które w odniesieniu do Lwowa Leszek Podhorodecki nazwał po prostu okresem „trzeciego rozkwitu miasta”, po późnośredniowiecznym i wczesnonowożytnym<sup>23</sup>. Związane to było także z ugruntowaniem polskiego charakteru aparatu miejskiego, choć bowiem w Krakowie także nominowani po 1846 r. prezydenci miasta byli Polakami, to we Lwowie aż do lat 60. urząd ten sprawowali Niemcy. Przejęcie władzy przez Polaków miało istotne znaczenie dla charakteru tych miast i wspierania instytucji kultury polskiej, co czyniło je ośrodkami o ponadzaborowym znaczeniu. Tymczasem w Poznaniu przewaga ekonomiczna ludności niemieckiej i żydowskiej powodowała, iż w radzie dominowali jej przedstawiciele, zaś na czele miasta aż do listopada 1918 r. stał zawsze Niemiec. Zwyczajowo wprowadzano jakiegoś przedstawiciela ludności polskiej do magistratu na stanowisko tzw. niepłatnego radcy. Nie miało to jednak większych konsekwencji dla kierunku działań magistratu, w wielu aspektach wyraźnie pomijających potrzeby ludności polskiej. Ten układ powodował, że jej liderzy trzymali się raczej z dala od polityki miejskiej, co zmienić się miało wraz z wzrostem polskiego potencjału demograficznego i ekonomicznego dopiero na początku XX w.. Bardziej skomplikowana była sytuacja w miastach zaboru rosyjskiego. Ośrodki ziem zabranych, w tym Wilno, objęła rosyjska reforma miejska, wprowadzając system analogiczny do panującego w Austrii i Prusach, z radą, czyli dumą miejską wybieraną w systemie kurialnym (od 1892 r. – cenzusowym, zmniejszającym liczbę wyborców), która z kolei dokonywała wyboru prezydenta i pozostałych członków zarządu miasta. W Wilnie pierwsze wybory w tym systemie odbyły się w 1876 r.<sup>24</sup> Inaczej rzecz się miała w Królestwie Polskim, gdzie w ramach jego szczególnego statusu instytucji samorządowych nie wprowadzono, natomiast aż do końca panowania rosyjskiego funkcjonowało – z pewnymi zmianami - prawo miejskie zaprowadzone przez namiestnika Królestwa Polskiego w latach 1816 i 1818 r. Władze miejskie – magistraty i rady – wyznaczane były przez odpowiednie do ich rangi władze administracyjne, siedziby guberni oraz Łódź podlegały więc władzom gubernialnym,

---

<sup>23</sup> Zob. L. Podhorodecki, dz. cyt., s. 125.

<sup>24</sup> I. Janicka, *Kultura higieniczna Wilna*, s. 72.

natomiast Warszawa bezpośrednio Petersburgowi, zaś jej prezydenta i radnych wyznaczał sam car<sup>25</sup>.

Samorząd, może za wyjątkiem Wilna, skrępowanego i przez skromne możliwości finansowe i drobiazgowy nadzór władz gubernialnych, oznaczał wyzwolenie społecznej energii, a także kreował stabilne elity miejskie, coraz lepiej wykształcone i zdobywające z czasem coraz większe doświadczenie w sprawach komunalnych, co na dłuższą metę było zdecydowanie korzystnym czynnikiem. Nie brakło tu również wybitniejszych postaci, jak pierwszy prezydent Krakowa w dobie samorządowej, Józef Dietl, wybrany przez wyłonioną w wyborach Radę Miasta w 1866 r. Na wybór tego 62-letniego wybitnego lekarza wpłynęły zapewne także okoliczności polityczne, cesarz Franciszek Józef odmówił mu bowiem ponownego objęcia funkcji rektorskiej, a w 1865 r. odesłał na emeryturę, co wzbudziło duże niezadowolenie społeczne. Dietl wywodził się więc z krakowskiej elity, a choć ze sprawami miejskimi nie miał dotąd nic do czynienia, jednak – jak pisał krakowski „Czas” „rozum połączony z wiedzą i miłością dobra publicznego” miał zapewnić miastu „sprawiedliwe rządy”<sup>26</sup>, co istotnie się stało. Jego ośmioletnia, wybitna prezydentura, wyraźnie wprowadziła miasto na nowe drogi, co zostało docenione także przez potomnych. Owa pierwsza samorządowa rada miasta odegrała istotną rolę w kreowaniu komunalnej elity władzy, skoro z jej składu wywodziło się także czterech następców Dietla, zarządzających Krakowem aż do 1904 r., z których trzech pełniło wcześniej funkcje wiceprezydentów. Ta ostatnia okoliczność dotyczyła także przedstawiciela nowej generacji, urodzonego w 1861 r. profesora skarbowości na Uniwersytecie Jagiellońskim, Juliusza Leo, którego prezydentura w latach 1904-1918 wieńcząc okres autonomiczny wprowadzała miasto na nowe tory, co związane było z realizowaną konsekwentnie koncepcją Wielkiego Krakowa. Jak trafnie zauważył Jacek Purchla, podjęta przez prezydenta Leo „walka o Wielki Kraków była walką z twierdzą”<sup>27</sup>. Najpierw więc, korzystając z przesunięcia na zachód linii fortyfikacyjnych, dokonano w 1907 r. wykupu terenów pofortecznych, co umożliwiło znaczne poszerzenie granic miasta najpierw w 1910, następnie w 1913, przez włączenie od stu lat konkurencyjnego względem niego prawobrzeżnego Podgórze. Towarzyszył temu istotny ruch budowlany, ugruntowujący wielkomiejski charakter Krakowa.

---

<sup>25</sup> M. Nietyksza, *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*, Warszawa 1986, s. 21-22.

<sup>26</sup> Cyt. za I. Homolą-Skapską, *Józef Dietl i jego Kraków*, Kraków 1993, s. 137.

<sup>27</sup> J. Purchla, *Matecznik polski. Pozaekonomiczne czynniki rozwoju Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1992, s. 123.



Co do władz samorządowych bardziej zróżnicowana sytuacja panowała we Lwowie, gdzie w latach 1871-1918 urzędowało aż dziesięciu prezydentów miasta, często związanych z galicyjską polityką, czego najlepszym przykładem był pierwszy „autonomiczny” prezydent, Florian Ziemiałkowski, poseł do wiedeńskiej Rady Państwa, który wprost z fotela prezydenta Lwowa przeszedł na urząd ministra dla Galicji w Wiedniu. Jeśli prezydenci Krakowa wywodzili się z kręgów inteligenckich, byli wszak wśród nich profesorowie Uniwersytetu Jagiellońskiego, o tyle we Lwowie zdarzali się zaangażowani patriotycznie przedstawiciele rzemiosła, jak uczestnicy powstania styczniowego, mistrz kowalski i właściciel fabryki powozów Michał Michalski (1905-1907) i jego następcą mistrz blacharski Stanisław Ciuchciński (1907-1911), a także drukarz Józef Neumann (1911-1914). Inaczej ukształtowała się sytuacja w Poznaniu, gdzie co prawda przez całe dziesięciolecie nadburmistrzowie wywodzili się z miejscowego środowiska, jednak przełomowy dla miasta okazał się w 1890 r. wybór Richarda Wittinga, wcześniej urzędnika magistrackiego w Berlinie i w Gdańsku. Był on przedstawicielem uformowanej w Niemczech w końcu XIX w. nowego typu profesjonalnej biurokracji miejskiej, zdobywającej doświadczenie w różnych ośrodkach i funkcjonującej – by tak powiedzieć – na ogólnoniemieckim rynku stanowisk urzędniczych. Jej zaletą była znajomość różnych realiów miejskich, niezależność od miejscowych układów, czemu sprzyjały także długie kadencje, i powiązanie osobistej kariery z sukcesami w zarządzie miasta. Doskonale to widać właśnie na przykładzie Wittinga, który – jak później w Krakowie Juliusz Leo – wyrwał miasto z zastoju, stworzył spójną koncepcję jego rozwoju, której podstawą było – w odwrotnej kolejności, niż w następnie w Krakowie – poszerzenie granic i likwidacja duszących miasto wojskowych fortyfikacji. Jak podkreślają apologeci Wittinga, istotny był także nowy styl sprawowania urzędu nadburmistrza, odpowiadająca postępującej demokratyzacji stosunków społecznych otwartość dla wszystkich interesantów, co tworzyło swoisty model działania poznańskiego magistratu, widoczny także w postawie późniejszych polskich prezydentów miasta, Jarogniewa Drwęskiego, a zwłaszcza może Cyryla Ratajskiego w okresie międzywojennym.

Na tle stosunków samorządowych w Galicji i zaborze pruskim, które – bez względu na narodową barwę – dawały ich miastom wymierne korzyści, inaczej rzecz się miała w miastach zaboru rosyjskiego, w czym swoją rolę odgrywał nie tylko brak instytucji samorządowych, ale zależność władz miejskich od rosyjskiej administracji. Od 1863 r. przez pięćdziesiąt trzy lata prezydentami Warszawy byli rosyjscy generałowie, następnie, do 1915 r. – cywilni urzędnicy. Krytyczną ocenę większości z nich przesłania jednak dość niezwykła postać gen. Sokrata Starynkiewicza, który sprawował urząd pełniącego obowiązki prezydenta

stolicy Królestwa Polskiego w latach 1875-1892, odciskając na jej rozwoju swe wyraziste i pozytywne piętno. W tym przypadku nie dający się przeoczyć nacisk narastających potrzeb wielkiej warszawskiej zbiorowości nakładał się na jego głębokie zaangażowanie w sprawy miasta, chęć rozwiązania jego problemów i wynikające z rosyjskiego patriotyzmu swoiste poczucie misji polegające na zamiarze zjednienia Polaków do rosyjskich rządów. Wbrew wszelkim stereotypom, rosyjski generał Starynkiewicz, działający w warunkach samodzierżawia doskonale jednak rozumiał konieczność zjednywania sobie opinii publicznej, prowadząc swoisty dialog z warszawskim społeczeństwem za pośrednictwem prasy, wydawanych broszur informujących o planowanych inwestycjach. Budowie jego autorytetu sprzyjała także otwartość i szacunek wobec Polaków, a także jego krystaliczna uczciwość. Starynkiewicz jest chyba jedynym przedstawicielem zaborczej władzy, który doczekał się uhonorowania w polskiej przestrzeni miejskiej, jego imieniem nazwano jeden z warszawskich placów.

### **Powstawanie nowoczesnej infrastruktury miejskiej**

Dynamiczny rozwój demograficzny największych polskich miast rodził nie znane wcześniej w tej skali problemy, lub nadawał nową jakość tym, które od wieków stanowiły część rzeczywistości miejskiej. Pomijając już brak mieszkań, czym władze miejskie przez cały wiek XIX nie były w stanie efektywnie się zająć, podstawowym problemem stawało się zaopatrzenie w wodę, dotychczasowe bowiem ujęcia szybko okazywały się niewystarczające, nie mówiąc już o ich higienicznej problematyczności. Podobnie było z odprowadzaniem nieczystości, od zawsze związanym z życiem miejskim, jednak gdy Kraków czy Poznań zwiększały liczbę mieszkańców z 20 do 40 czy 50 tys., a Warszawa do 200 tys., cuchnące rynsztoki stawały się problemem o zupełnie nowej skali. To samo dotyczyło kwestii komunikacji i transportu, z czym wiązał się stan ulic i chodników, czy problem oświetlenia. Poszukiwano więc nowych rozwiązań, tak w sensie technicznym, jak organizacyjnym. Jeśli np. sprawa oświetlenia leżała dotąd zwykle w gestii właścicieli miejskich domów, których obowiązkiem było zapalanie po zmroku wiszących na nich lamp, to już w pierwszej połowie XIX w. zdano sobie sprawę z faktu, że konieczne są tu inne rozwiązania, polegające na tworzeniu systemów miejskiego oświetlenia, zarządzanych przez odpowiednie agendy magistratów. Rosnące oczekiwania w zakresie stanu infrastruktury miejskiej wynikały nie tylko z realiów, ale i z oddziaływania wzorców europejskich, czy to będących wyrazem osobistego doświadczenia przybywającej do polskich miast zaborczej biurokracji

i podróżujących po ośrodkach zachodu przedstawiciele polskich warstw oświeconych, czy też obrazu życia miejskiego w centrach cywilizacji upowszechnianego przez rozwijającą się XIX-wieczną prasę. Istotny był także rozwijany w tym stuleciu dyskurs higieniczny, którego obszerny segment stanowiła krytyka warunków życia w miastach i postulaty podjęcia stosownych reform<sup>28</sup>. To budowało nową świadomość mieszkańców miast i pobudzało wzrost aspiracji związanych z komfortem życia miejskiego. Odziaływanie owych wzorców miało także nader praktyczny wymiar, wyrażający się w dążeniu do prostego przenoszenia istniejących już na zachodzie rozwiązań na grunt krajowy. Już w pierwszej połowie XIX w. kładzenie bruków w Warszawie poprzedziły „wizyty studyjne” w Poznaniu, Bydgoszczy, Gdańsku, Hamburgu i Berlinie, twórca warszawskich wodociągów Henryk Marconi jeździł na naukę do Francji, Anglii i Hamburga, podobnie jak szukający rozwiązań w zakresie kanalizacji Sokrat Starynkiewicz, który krótko po objęciu urzędu udał się do Frankfurtu nad Menem, by zapoznać się z założonym tam właśnie najnowocześniejszym systemem kanalizacyjnym i spotkać z jego twórcą, Williamem Lindleyem<sup>29</sup>.

Jednak ów wzrastający poziom aspiracji co do warunków życia miejskiego nie mógłby zostać zaspokojony bez trzech czynników. Pierwszym był postęp technologiczny wyrażający się w pojawieniu się nowych rozwiązań w zakresie infrastruktury miejskiej od nowych metod brukowania ulic, po nowoczesne systemy instalacji wodociągowych i kanalizacyjnych. Drugim była zmiana o charakterze organizacyjnym, polegająca na przejmowaniu szeregu zadań przez wyspecjalizowane agendy magistrackie, a z nimi postępująca profesjonalizacja miejskiego aparatu biurokratycznego. To organizacyjne przejście jest dobrze widoczne na przykładzie ochrony przeciwpożarowej. W tradycyjnym mieście miała ona charakter swobodnego pospolitego ruszenia mieszkańców kierowanych przez cechy. W pierwszej połowie XIX w. pojawiają się w miastach straże ochotnicze, zastępowane z czasem przez profesjonalne straże ogniowe podlegające władzom miejskim, czy organom policyjnym. Także i to przejście było możliwe dzięki pojawieniu się nowych, zwiększonych źródeł finansowania, co stanowi ów trzeci czynnik umożliwiający dokonywanie modernizacyjnych zmian. Składało się na to najpierw zwiększanie dochodów miast poprzez stosowanie nowych rozwiązań podatkowych, a z czasem ugruntowanie się nowoczesnych instytucji kredytowych,

---

<sup>28</sup> A. Napierała, *Higiena prywatna w polskich publikacjach popularnych i popularnonaukowych w drugiej połowie XIX i na początku XX w. Koncepcje i porady*, Poznań 2018; M. Gawin, *Miasto i higiena*, [w:] *Ziemia obiecana*, s. 43-52.

<sup>29</sup> M. Gajewski, *Urządzenia komunalne Warszawy. Zarys historyczny*, Warszawa 1979, s. 88-89; A. Szczypiorski, *Warszawa, jej gospodarka i ludność w latach 1832-1862*, Wrocław i in. 1966, s. 95.

pozwalających miastom na finansowanie kosztownych inwestycji infrastrukturalnych<sup>30</sup>. Jeśli i to nie było możliwe uciekano się do umów z funkcjonującymi już na zachodzie komercyjnymi przedsiębiorstwami zajmującymi się budową i utrzymywaniem infrastruktury miejskiej, które zaspokoiwszy tamtejszy popyt – poszukiwały nowych możliwości inwestycyjnych i związanych z tym i nowych źródeł zysku.

Jak już wspomniano, już w pierwszej połowie XIX w. władze dużych miast rozpoczęły pierwsze inwestycje infrastrukturalne, skupione na kwestii modernizowania i rozbudowy istniejących sieci wodociągowych, brukowania ulic i ich oświetlenia. Druga faza inwestycji miała miejsce w połowie stulecia, zaś jej zwiastunem była kolej, symbol XIX-wiecznego postępu. Pierwsze inicjatywy związane z budową kolei pojawiły się w Królestwie Polskim w latach 30., jednak do ich realizacji doszło w drugiej połowie następnego dekad, co zainicjowało otwarcie w 1845 r. pierwszego odcinka linii kolei warszawsko – wiedeńskiej. Dwa lata później otwarto połączenie kolejowe między Krakowem a Mysłowicami, a w 1848 r. między Stargardem a Poznaniem. Do Wilna pierwszy pociąg na budowanej linii z Petersburga do Warszawy, wjechał w 1860 r., najpóźniej zaś, bo dopiero w 1861 r. kolej dotarła do Lwowa, w wyniku rozbudowy linii Kraków - Przemyśl. Najbardziej rozbudowany system połączeń kolejowych zyskał Poznań, co odpowiadało dynamicznemu rozwojowi sieci kolejowej w Prusach. Docierało tu aż pięć linii, co jeden z wielkopolskich ziemian nie bez złośliwości komentował, że „żadne miasto nie ma takich zalet jak Poznań – tyle tu jest linii kolejowych, że z większą niż gdzie indziej łatwością można zeń wyjechać we wszystkich kierunkach”<sup>31</sup>. Szczególny układ powstał w Warszawie, w której spotkały się dwa systemy kolejowe: dochodząca do Dworca Wiedeńskiego linia warszawsko-wiedeńska w lewobrzeżnej części miasta, o zachodnioeuropejskiej szerokości torów, zaś w prawobrzeżnej otwarta ostatecznie w 1862 r. szerokotorowa linia warszawsko-petersburska, która kończyła się Dworcem Petersburskim. Budowa połączeń kolejowych, była podstawowym czynnikiem miastotwórczych, nie tylko w odniesieniu do ośrodków, które – jak np. Ostrów Wielkopolski – rozwinęły się wokół powstałych tam węzłów kolejowych, ale i dużych miast, od których rozpoczynała się budowa linii kolejowych i które z czasem stawały się istotnymi węzłami komunikacyjnymi. Inwestycje kolejowe dawały zatrudnienie robotnikom i dochód uczestniczącym w nich przedsiębiorcom, obok infrastruktury kolejowej, dworców, lokomotywowni etc. powstawały warsztaty kolejowe, istotny czynnik rozwoju

---

<sup>30</sup> Zob. omówienie tego aspektu w odniesieniu do miast galicyjskich w: K. Broński, *Rozwój gospodarczy większych miast galicyjskich w okresie autonomii*, Kraków 2003, s. 51-63.

<sup>31</sup> T. Szuldrzyński, *Wspomnienia wielkopolskie*, Londyn 1977, s. 26.

miejskiego przemysłu, wreszcie kreowały szczególną grupę społeczną, urzędników i robotników kolejowych, dobrze zarabiających i tworzących istotny składnik niższej klasy średniej i klas ludowych. Budowa linii i instalacji kolejowych na nowo zhierarchizowała przestrzeń miejską, przecinając ją nowymi, trudnymi do przekroczenia granicami, a zarazem kreując w niej centra komunikacyjne oraz powstające wokół dworców przeładunkowych kwartały magazynowe, a z czasem także przemysłowe. Wymuszała również modernizację systemu komunikacyjnego w obrębie samego miasta, modernizację lub wytyczanie nowych ulic, budowę mostów i wiaduktów.

Powstawanie połączeń kolejowych, pozwalające m. innymi na stałe dostawy węgla, umożliwiło w latach 50. budowę ważnego elementu infrastruktury miejskiej – gazowni, bez których nie można było na tym etapie rozwinąć nowoczesnych systemów oświetlenia ulicznego. Był to jeden ze stałych problemów władz miejskich, których obowiązkiem było dbanie o stan ulic i bezpieczeństwo w mieście. Tu podstawową była kwestia nawierzchni ulicznych, która w każdym z ośrodków nabrała wymiaru ciągnącej się przez dziesięciolecia epopei kładzenia bruków i chodników, zarówno tam, gdzie ich dotąd nie było, jak i wymiany archaicznych kocich łbów na bazaltową kostkę, czy inny, eksperymentalny rodzaj nowej nawierzchni – kamiennej, brukowanej, betonowej, asfaltowej, a w Warszawie (od lat 70. do 1904 r.) nawet w pewnych częściach miasta ułożonej z wywołującego nieprawdopodobny hałas żeliwnego bruku<sup>32</sup>. Choć podstawowym był tu oczywisty wzgląd praktyczny, to nie sposób pominąć aspektu miejskiego prestiżu, dobrze wybrukowane ulice stawały się wszak znamiem nowoczesności i istotnym elementem nowego obrazu dziewiętnastowiecznego miasta, co dotyczyło także miejskiego oświetlenia. Umożliwiający jego założenie gazownie wykorzystywały powstałą w Anglii technologię produkcji gazu z węgla, którą w pierwszej połowie XIX w. upowszechniły w kontynentalnych miastach angielskie spółki gazownicze. Pierwsze gazownie – w Poznaniu i Warszawie – uruchomiono w roku 1856, w roku następnym otwarto gazownię w Krakowie, w 1858 we Lwowie, a w 1863 w Wilnie, a w 1869 r. w Łodzi. Poznań kontynuował europejską tendencję z wcześniejszych dziesięcioleci, tu bowiem zlecono budowę tego obiektu angielskiemu inżynierowi Johnowi Moore'owi, początkowo też węgiel sprowadzano z Anglii transportem rzeczny z Szczecina, jednak rychło zastąpiono to dostawami węgla śląskiego dzięki połączeniu kolejowemu z Wrocławiem. Natomiast inwestycje warszawska, krakowska i lwowska były dziełem Niemieckiego Kontynentalnego Towarzystwa Gazowego w Dessau (Deutsche Continental

---

<sup>32</sup> M. Gajewski, dz. cyt., s. 252.

Gas-Gesellschaft zu Dessau – DCGG), które w następnych latach zajmowało się także ich obsługą. W Poznaniu, gdzie gazownia była własnością miasta, a także w tych ośrodkach, które zdecydowały się na wykupienie zakładów gazowniczych, przynosiły im one znaczące dochody. Jak pisze Tomasz Dywan, zakłady, „w których dziennie odgazowywano tony węgla, dostarczając paliwa niezbędnego do oświetlenia przestrzeni publicznej, a także infrastruktura gazociągów, stały się jednym z głównych komponentów kultury materialnej dziewiętnastowiecznych miast”<sup>33</sup>. Znaczącym przełomem było także gazowe oświetlenie ulic, co dobrze oddaje relacja Ignacego Balińskiego wspominającego, jak był „ośniony, zobaczywszy pierwszy raz płonące latarnie gazowe na Placu Katedralnym w Wilnie”<sup>34</sup>. Z pewnością wrażenia te nie były odosobnione. Dość szybko oświetlenie gazowe zaczęło wkraczać do mieszkań prywatnych, potęgując jeszcze hierarchizację przestrzeni miejskiej, dzieliło ją bowiem na lepiej oświetlone prestiżowe części miast, i te gorsze, zwłaszcza przedmieścia, tradycyjnie tonące w mroku, ukrywającego ich często mizerny wygląd.

Owa faza modernizacji infrastruktury miejskiej z połowy XIX w. objęła także budowę nowej sieci wodociągowej, co dotyczyło jednak tylko Warszawy i Poznania, podczas gdy główne ośrodki galicyjskie aż do początku XX w. zadowalać się musiały dotychczasowymi, modernizowanymi jedynie w jakimś stopniu ujęciami, dostarczającymi wodę z podmiejskich źródeł. W Warszawie, gdzie budowę wodociągów zlecił sam Mikołaj I, a zaprojektował Henryk Marconi, ukończono ją w 1855, w Poznaniu w 1866 r., tu zaś projektantem był znany dobrze poznańskiemu magistratowi John Moore. W obu wypadkach wodę pobierano z rzeki, a oczyszczoną poprzez system filtrów rozprowadzano rurami żeliwnymi do odbiorców w mieście. Założenie wodociągów zlikwidowało pewien etap kultury życia codziennego, związany z wieczornym pobieraniem wody z miejskich ujęć przez służbę domową, czy też roznoszenie jej do mieszkań przez nosiwodów. W Poznaniu wywołało to pewien paradoksalny skutek, po doprowadzeniu sieci wodociągowej do domów bogatsi mieszkańcy miasta zaczęli instalować w swych mieszkaniach kolejny brytyjski wynalazek – water-closety, z których odprowadzano ścieki bezpośrednio do ulicznych rynsztoków. Przez kilka lat Poznań przeżywał więc swój okres wielkiego smrodu, czemu kres położyło wymuszenie przez władze miejskie zakładania szamb przy każdym domu i powołanie miejskiego przedsiębiorstwa zajmującego się ich oczyszczaniem<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> T. Dywan, *Przemysł gazowniczy we Lwowie w latach 1856-1914: przyczynek do dziejów industrializacji miasta*, „Roczniki Dziejów Społeczno-Gospodarczych” t. LXXIX, 2018, s. 94.

<sup>34</sup> Cyt. za: I. Janicka, dz. cyt., s. 135.

<sup>35</sup> M. Jaffe, *Poznań pod panowaniem pruskim*, red. naukowa P. Matusik, Poznań 2012, s. 330.

Do kolejnej fali modernizacji infrastruktury miejskiej doszło na przełomie lat 70-80. XIX w., co związane było z zakładaniem sieci tramwajów konnych. Ich układ wskazuje na ścisłe powiązanie z koniecznością obsługi powstałych w dużych miastach węzłów komunikacji kolejowej. Najwcześniej, bo już w 1866 r. powstała sześciokilometrowa linia tramwajów konnych w Warszawie, co związane było ze znaną nam specyfiką owego podwójnego warszawskiego układu kolejowego, zapewniała ona bowiem połączenie Dworca Wiedeńskiego z położonym na drugim brzegu Wisły Dworcem Petersburskim. Na powstanie linii miejskich trzeba było jednak czekać aż do roku 1881. Natomiast linie we Lwowie (1879), Poznaniu (1880) i Krakowie (1882) zastępowały coraz bardziej niewydolną komunikację omnibusową łączącą tamtejsze dworce z miastem. Podobnie rzecz się miała z Wilnem, gdzie tramwaje konne wprowadzono najpóźniej, bo dopiero w 1893 r. gdy w pozostałych dużych miastach myślano już o zaprowadzeniu trakcji elektrycznej. Tramwaje były kolejnym znamieniem wielkomiejskości i niejako zapowiedzią ostatniej już fali miejskiej modernizacji od lat 80. do początku XX w.

Jej znamieniem były z kolei wielkie inwestycje wodno-kanalizacyjne, które zapoczątkowała Warszawa, gdzie za sprawą Sokrata Starynkiewicza powstał w latach 1883-1886 zasadniczy zrąb rozbudowywanego następnie sukcesywnie systemu wodociągów i kanalizacji wykonany przez renomowane przedsiębiorstwo Lindleya, twórcy kanalizacji w Londynie, Hamburgu, Budapeszcie i Frankfurcie nad Menem. Niewiele później rozpoczęto inwestycje kanalizacyjne w Poznaniu, których impulsem były dwie wielkie powodzie w latach 1888 i 1889, co zwińczyła modernizacja ujęć wody, wybudowanie nowoczesnej stacji pomp i oczyszczalni w pierwszych latach XX w. W 1901 r. uruchomiono zaopatrujący Lwów centralny wodociąg dostarczający wody z ujęcia w Woli Dobrostańskiej, zaś w 1911 – podobnie jak w Krakowie - rozpoczęto budowę nowoczesnego systemu kanalizacyjnego. W 1912 r. podobną inwestycję rozpoczęto także w Wilnie. Powstanie nowoczesnych sieci wodnych i kanalizacyjnych było istotnym czynnikiem poprawiającym jakość życia w mieście, powiązanych z budową nowoczesnych rzeźni, czy zaopatrujących w produkty spożywcze rynków, ale i w ogóle stanowiącym ważny czynnik porządkowania przestrzeni miejskiej. Rozkopanie ulic, w celu budowy wodociągów i kanalizacji, wymuszało następnie kładzenie na nich nowych chodników i jezdni, co wieńczyło wspomniane wyżej, ciągnące się przez cały XIX w. przedsięwzięcia. Kropkę nad „i” w tworzeniu wielkomiejskiej infrastruktury tworzyły powstające od lat 90. miejskie elektrownie, dostarczające energii zakładanym wtedy tramwajom elektrycznym, zakładom przemysłowym, ulepszające system oświetlenia miast, zwłaszcza ich centralnych dzielnic, wreszcie – stopniowo stosowane także do oświetlenia

mieszkań, do których jednocześnie wkraczać zaczął najnowszy wynalazek – telefony. Centralne dzielnice polskich miast w początku XX w. nabrały więc wyraźnie charakteru wielkomiejskiego. Likwidacja odwiecznych rynsztoków sprawiła, że miasta przestały śmierdzieć, nowe bruki załatwiały odwieczny problem błota i kurzu, choć zarazem sprawiły, że miasta stawały się bardziej głośnie, napełnione stukotem końskich kopyt i nieogumionych jeszcze kół powozów i dorożek, dźwiękami tramwaju, a w początkach XX w. coraz częściej odgłosem pierwszych samochodów. Ich dobrze oświetlone, kuszące witrynami sklepów centra robiły coraz lepsze wrażenie, tym bardziej, że zabudowano je coraz efektowniejszymi domami i budynkami publicznymi.

### **Nowoczesne budownictwo miejskie. Kamienica i dom towarowy**

Modernizacji infrastruktury w drugiej połowie XIX w. towarzyszył (choć z pewnym opóźnieniem) odpowiadający szybko rosnącej ludności miejskiej ożywiony ruch budowlany, który stworzył znane nam dziś oblicze polskich miast. Aż do lat 70. XIX w. przeważało w nich jednak budownictwo parterowe lub jednopiętrowe, nad którym nadal górowały okazałe budowle kościelne i arystokratyczne rezydencje oraz nie tak liczne zrazu nowe budynki publiczne i coraz bardziej okazałe hotele. Potrzeby mieszkaniowe i ograniczenia przestrzeni miejskiej, a do tego oddziaływanie wzorców zachodnioeuropejskich spowodowały, że odtąd polskie miasta zaczęły rosnąć w górę, co umożliwiały wchodzące w życie przepisy budowlane. Rozpoczęła się epoka kamienicy czynszowej, której genezy można szukać w poprzednich stuleciach, ale to w XIX w. znalazła ona swój najlepszy wyraz<sup>36</sup>. Kamienica to wielokondygnacyjny i wielomieszkaniowy budynek utrzymywany z czynszów płaconych przez lokatorów, w którym niekiedy część lokali wykorzystywana bywała także na cele handlowe czy usługowe. Zabudowując szczelnie całe pierzeje ulic, kamienice nadawały im znany nam dobrze „wielkomiejski” wygląd. W swej odmianie reprezentacyjnej, będącej wyznacznikiem statusu i właściciela i lokatorów, wznoszone były przy bardziej prestiżowych ulicach, wyróżniając się okazałymi i ozdobnymi fasadami, które skrywały obszerne, wygodne apartamenty wyposażone w pełni w nowoczesne urządzenia, osobne wejście dla służby etc. Boczne ulice centrum i plebejskie kwartały wypełniały się jednak budynkami zwanymi

---

<sup>36</sup> Na temat XIX-wiecznej kamienicy zob. A. Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy 1864-1914*, Warszawa 2015, s. 31-78; o europejskich kontekstach zabudowy miast H. Grzeszczuk-Brendel, *Miasto do mieszkania. Zagadnienia reformy mieszkaniowej na przełomie XIX i XX wieku i jej wprowadzenie w Poznaniu w pierwszej połowie XX wieku*, Poznań 2012, s. 18-66.



w Niemczech „Mietskasernen” – czynszowymi koszarami, często o słabej jakości wykonania, z mieszkaniami o gorszym standardzie. W Poznaniu do końca lat 30. dominowało budownictwo jednopiętrowe, w roku 1838, w związku z nową ordynacją budowlaną, powstać miały pierwsze domy trzypiętrowe, co odpowiadało normom Berlina czy Hamburga, a wyprzedzało inne miasta polskie, w tym Warszawę, gdzie pierwsza trzypiętrowa kamienica przy ul. Marszałkowskiej wzniesiona została w roku 1862<sup>37</sup>. A jednak przez lata 50.-60. wznoszono tu przede wszystkim domy dwupiętrowe, 3-4 piętrowe zaczęto wznosić w latach 70., od lat 90. coraz częściej budynki 5-6 piętrowe. W tychże latach 90. na 1877 domów w ściśniętym murami twierdzy Poznaniu tylko 48 (2,5%) stanowiły domy parterowe, zaś ponad połowę kamienice trzy i czteropiętrowe, a 19 budynków miało pięć i więcej pięter. Tymczasem w Krakowie budynki parterowe stanowiły 16%, jedno i dwupiętrowe niemal 71%, trzypiętrowe – 11,2%, najwyższych było 10 kamienic czteropiętrowych, a tych o większej liczbie kondygnacji w ogóle brakowało<sup>38</sup>. Powiększenie granic Poznania w 1900 r. o rozległe przedmieścia zmieniło ten obraz, dominująca w centralnej części wysoka zabudowa w dalszych dzielnicach, zwłaszcza tych peryferyjnych zastępowana była niższym parterowym i jednopiętrowym budownictwem, co dotyczyło także innych ośrodków, w tym Warszawy. Odbiegała od tego obrazu zabudowa Wilna, gdzie na początku XX w. domy parterowe stanowiły nadal 70% substancji miejskiej, około 20% jednopiętrowe, a resztę wyższe, przy czym nawet w centrum miasta można było spotkać domy drewniane, a najbardziej efektowne, otoczone ogrodami arystokratyczne pałace były obiektami jednopiętrowymi<sup>39</sup>.

Kamienica była jednym z elementów kształtowania się nowoczesnego życia miejskiego, czynnikiem swoistej miejskiej amalgamacji, nie zacierającej jednak społecznych dystynkcji. Na jej schodach spotykali się urzędnicy czy szlacheccy rezydenci zamieszkujący wygodne apartamenty pierwszego czy drugiego piętra, drobni kupcy z trzeciego i ubodzy subiekci lub studenci z poddasza czy suterenu. Oficyny wynajmowano rzemieślnikom, prowadzącym tu swoje warsztaty, czy nawet małe, zatrudniające kilka osób zakłady przemysłowe. Na podwórzu, stanowiącym – według trafnego określenia Aleksandra Łupienki – rodzaj przestrzeni „półpublicznej”<sup>40</sup>, spotykały się dzieci z wszystkich pięter i oficyn, lokatorzy i służba domowa, tu docierali także domokrażni handlarze, osobnicy świadczący

---

<sup>37</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, *Architektura i budownictwo*, s. 277.

<sup>38</sup> Za: Taż, *Architektura i budownictwo*, s. 280.

<sup>39</sup> I. Janicka, *Kultura higieniczna Wilna*, s. 105-107.

<sup>40</sup> Zob. rozdział: *Podwórza: przestrzeń półpubliczna*, [w:] A. Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy*, s.153-202.

rozmaite usługi, czy uliczni grajkowie. W gorszych dzielnicach, gdzie w kamienicach dominowały mieszkania jedno-dwuzobowe, życie toczyło się właśnie na podwórzu lub wprost na ulicy, tworzącej swoistą wspólnotę sąsiedzka. W początkach XX w. elementem nowej segmentacji społecznej przestrzeni miejskiej stały się elitarne dzielnice willowe, odróżniające się wyraźnie i od kamienicznego centrum, i zdominowanych ciągle przez parterową zabudowę plebejskich przemieść. Szczególny obraz tworzyły miasta przemysłowe, jak największa z nich Łódź, której dynamiczny rozwój już na przełomie lat 50-60. XIX w. przełamał ukształtowaną w jego pierwszej połowie uporządkowaną strukturę przestrzenną miasta, poddając ją niekontrolowanemu budowlanemu żywiołowi. Jego cechą było powstawanie swoistych „przemysłowych jurydyk”, których centrum tworzyły surowe, ceglane budynki fabryczne kontrastujące ze stojącym obok okazałym pałacem właściciela, a całość otaczały osiedla robotnicze<sup>41</sup>.

Jednocześnie zmieniała się miejska przestrzeń publiczna, mniej lub bardziej świadomie kształtowana przez magistraty, na którą składały się budynki urzędów, dworce kolejowe, a także place i promenady będące miejscem spotkań i oficjalnych uroczystości oraz zakładane i pielęgnowane z coraz większym zapałem parki. Zwłaszcza latem parki i reprezentacyjne place przyciągały miejską ludność różnymi atrakcjami, ogródkami kawiarnianymi, koncertami czy granymi na świeżym powietrzu rozrywkowymi spektaklami. Elementem przestrzeni publicznej były także powstające w miastach hotele, coraz bardziej wystawne, nęcące zatrzymujących się w nich gości najnowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi (windy, oświetlenie elektryczne, telefony). Ich znaczenie wykraczało poza właściwe im funkcje, były bowiem często miejscem publicznych spotkań, czy kulturalnych wydarzeń. Nieprzypadkowo w Poznaniu Hotel Bazar pełnił od czasu swego otwarcia w 1841 r. rolę głównego centrum polskiego życia narodowego, nie tylko jako miejsce spotkań i uroczystości, ale i siedziba rozmaitych organizacji. Do tego dochodziły kształtujące nowy styl życia miejskiego (i horyzont kulinarny) restauracje i kawiarnie, zastępujące wcześniejsze salony, w których w początkach XX w. pojawiać się zaczęły – wzorem Paryża, Wiednia, czy Berlina – skupiające uwagę miejskiej publiczności kabarety. Były one elementem formującej się w miastach kultury popularnej, której przejawem były groszowe wydawnictwa i prasa, widowiska typu *varieté*, ściągające tłumy przedstawienia cyrkowe, wesołe miasteczka, zawody sportowe, wreszcie – od końca XIX w. - kino<sup>42</sup>. Inny rodzaj przestrzeni publicznych związany był z funkcjami handlowymi. Potrzeby mieszkańców miast zaspokajały w dużej mierze targi,

---

<sup>41</sup> Łódź. *Dzieje miasta, t. 1: Do 1918 r.*, pod red. B. Baranowskiego i J. Fijałka, Warszawa-Łódź 1980, s. 185.

<sup>42</sup> G. Szelańska, *Wielkomiejska kultura popularna*, [w:] *Ziemia obiecana*, s. 69-78.

bazary czy – w Poznaniu – rynki, żywe miejsca spotkania rozmaitych klas ludności. Od połowy XIX w. coraz większą rolę zaczęły jednak odgrywać nowego typu sklepy, wyposażone w przyciągające uwagę witryny, a pod koniec stulecia wystawne, budowane w modnych stylach domy towarowe, prawdziwy symbol wielkomiejskiego splendoru<sup>43</sup>.

W coraz bardziej efektownych, ale i zróżnicowanych przestrzeniach publicznych spotykali się przedstawiciele różnych klas społecznych, choć jedni szli na przedstawienie operowe, inni na zapasy siłaczy w cyrku, jedni robili zakupy w domu towarowym, inni – oglądali jego witryny, wszystkich jednak łączyły zawody wioślarskie lub spektakle filmowe. Jak trafnie stwierdziła Grażyna Szelałowska – „wraz z licznymi miejscami atrakcji i spędzania wolnego czasu powstała przestrzeń przeznaczona do zaspokajania potrzeb kulturalnych wszystkich mieszkańców; przestrzeń, w której mieszkańcy nie tylko »mogą przebywać«, ale także »faktycznie przebywają»<sup>44</sup>.

### **Miejska przestrzeń symboliczna**

Elementem unowocześniania przestrzeni miejskiej były także gmachy publiczne, świadczące o randze miasta i dodające mu atrakcyjności, co widać doskonale we wszystkich europejskich miastach, zwłaszcza stołecznych, których centra i dziś zdominowane są zwykle przez wielkie budowle XIX w. – siedziby parlamentów, budynki ministerialne, okazałe dworce i poczty, wreszcie przybytki kultury – teatry, opery, filharmonie czy muzea. W przypadku miast polskich – poza Warszawą okresu konstytucyjnego - najwcześniej ten proces widać w miastach galicyjskich, korzystających coraz bardziej z zalet systemu autonomicznego i wzrostu gospodarczego końca XIX w. Co do Lwowa, to właściwie od początku rządów austriackich zaznaczało się ich dążenie do nadania mu wyglądu odpowiadającego statusowi stolicy Galicji i będącego świadectwem cywilizującego wpływu Wiednia. Symbolem rozwoju miasta w dobie autonomicznej stała się otwarta w 1881 r. okazała siedziba Sejmu Krajowego, ozdobiona m. in. obrazami Jana Matejki przedstawiającymi Unię lubelską i Konstytucję 3 Maja. Istotnym impulsem modernizacyjnym była odbywająca się w 1894 r. Powszechna Wystawa Krajowa, której pozostałością stała się stojąca w urządzonym w 1877 r. Parku Stryjskim Rotunda Panoramy Raclawickiej. W 1900 r. otwarto we Lwowie nowy teatr miejski, a w 1904 okazały eklektyczny budynek dworca kolejowego, prawdziwy pałac cywilizacji przemysłowej. W tymże roku na Placu Mariackim

---

<sup>43</sup> Zob. A. Jasińska-Janiak, *Narodziny konsumenta*, [w:] *Ziemia obiecana*, s. 55-67.

<sup>44</sup> G. Szelałowska, *Wielkomiejska kultura popularna*, s. 78.

odślonięto Kolumnę Mickiewicza, kolejny symbol polskiej przeszłości. Tak oto austriacki Lwów nabierał w końcu XIX i na początku XX w. nie tylko wielkomiejskiego, ale i wyraźnie polskiego, stołecznego poluru<sup>45</sup>.

Jednak to Kraków zyskał miano „polskiego matecznika”, stając się na przełomie stuleci tętniącym centrum polskiej kultury. Możliwości miasta były mniejsze niż stołecznego Lwowa, jednak tu istotną rolę odegrał historyczny potencjał pierwszej polskiej stolicy, świadomie kultywowany już w dobie Rzeczypospolitej Krakowskiej, co znaczyły także pochówki w katedrze wawelskiej współczesnych bohaterów – Ks. Józefa Poniatowskiego i Tadeusza Kościuszki, a także ogólnonarodowa akcja usypania Kopca Kościuszki. W dobie autonomicznej widać wyraźnie wysiłek władz miejskich o ochronę zabytkowego potencjału miasta, co rozpoczyna – nie bez kontrowersji – zainicjowana przez Józefa Dietla restauracja Sukiennic. Atutem miasta było z pewnością istnienie silnego, związanego z uniwersytetem środowiska intelektualnego, inspirującego rozmaite kulturalne i narodowe inicjatywy, a także związanego z kolei z Akademią Sztuk Pięknych środowiska artystycznego: to jego przedstawiciele z Janem Matejką na czele uczestniczyli w sztandarowym przedsięwzięciu lat 90. – restauracji kościoła Mariackiego i nadaniu jego wnętrzu nowego artystycznego wyrazu. Od rocznicy odsieczy wiedeńskiej w 1883 r. Kraków był scenerią ogólnonarodowych obchodów, kreujących jego wizerunek jako centrum polskości. Wielkim wyzwaniem stało się w 1905 r. opuszczenie zamku na Wawelu przez wojska austriackie i początek jego renowacji, czemu towarzyszyła ożywiona dyskusja. Nie poprzestawano jednak tylko na tym, w 1887 r. oddano do użytku neogotycki gmach Collegium Novum Uniwersytetu Jagiellońskiego, w 1893 r. Teatr Miejski (od 1909 r. noszący imię Juliusza Słowackiego), pierwszy budynek w Krakowie z oświetleniem elektrycznym, wreszcie w 1910 r. osłonięto Pomnik Grunwaldzki, co było istotnie wielkim ogólnonarodowym wydarzeniem. Ta świadoma „polityka historyczna” i narodowa była zresztą głównym składnikiem owych „pozaekonomicznych czynników rozwoju miasta”, o czym pisał Jacek Purchla.

Zmonopolizowanie przez miasta galicyjskie narodowej roli było możliwe tylko przy uwzględnieniu zdecydowanej odmienności położenia ośrodków zaboru rosyjskiego i pruskiego, poddanych silnej presji germanizacyjnej i russyfikacyjnej i pozbawionych możliwości demonstrowania polskiej tożsamości. Warszawa, ściśnięta zbyt ciasną dla kilkuset tysięcznego miasta przestrzenią oraz zasadniczo niechętnym nastawieniem władz rosyjskich sprowadzających ją do rangi ośrodka gubernialnego, rozwijała się napędzana

---

<sup>45</sup> Zob. J. Lewicki, *Między tradycją a nowoczesnością. Architektura Lwowa lat 1893-1918*, Warszawa 2005.

wewnętrzna siła swego metropolitalnego potencjału niejako wbrew ich intencjom, czego wyrazem były rozmaite – po rosyjskiej stronie – kontrowersje związane z działalnością Sokrata Starynkiewicza. I tu jednak przełom XIX i początek XX w. znaczone są istotnymi inwestycjami, takimi jak choćby gmach Politechniki (1901) czy bardzo polski w swym architektonicznym wyrazie katolicki kościół Najświętszego Zbawiciela (1901-1907). Wprawdzie w 1898 r. władze zgodziły się na odsłonięcie pomnika Adama Mickiewicza, jednak właśnie w tym czasie konsekwentnie zmierzały do wprowadzenia do warszawskiej przestrzeni miejskiej elementów mających zaakcentować rosyjską zwierzchność. Brutalnym tego symbolem była „rusyfikacja” wyglądu Pałacu Staszica, w którym umieszczono męskie gimnazjum, a fasadę (w latach 1892-1895) przebudowano w ostentacyjnym stylu „bizantyjsko-ruskim”. W latach 90. wybudowano w Warszawie aż 20 cerkwi, jednak najbardziej spektakularnym przedsięwzięciem symbolicznym była budowa na Placu Saskim Soboru św. Aleksandra Newskiego, ukończonego w 1912 r., jednej z największych budowli ówczesnej Warszawy<sup>46</sup>. Był to widoczny symbol rosyjskiego panowania, jednak nie był w stanie zdominować charakteru niemal milionowego miasta.

W tym kontekście areną najbardziej spektakularnego w polskich miastach przedsięwzięcia urbanistycznego, mającego radykalnie zmienić krajobraz kulturowy, stał się Poznań. Miasto, podniesione do rangi twierdzy I klasy, przez całe dziesięciolecie było wyraźnie zaniedbane przez władze w Berlinie. W końcu lat 60. niemiecki magistrat, przy okazji porządkowania jednego z placów miejskich, apelował nawet do rządu o wzniesienie w miejscu stojącego przy nim dość już żalostnego południowopruskiego inkwizytoriatu i więzienia jakiejś „bardziej okazałej siedziby dla władz sądowych, gdyż mniejsze niż Poznań miasta posiadają już godniejsze budowle”<sup>47</sup>. A choć rzeczywiście inwestycje państwowe wtedy ruszyły i tak Poznań wydawał się w końcu lat 80. ciasnym, niewygodnym miastem, z którego coraz szerszą falą wyjeżdżali Niemcy, zwalniając miejsce dla rosnącej populacji polskiej. Zmianę przyniosło objęcie rządów przez nadburmistrza Wittinga, który – wpisując się w program wzmacniania Niemczyzny w prowincjach wschodnich sformułował program kompleksowego rozwoju miasta. Pierwszym krokiem było przyłączenie przedmieść, następnym – zniesienie fortyfikacji, na miejscu których wybudowano w latach 1903-1906 okazałą dzielnicę cesarską z kompleksem okazałych budowli w historycznych stylach, mających nadać temu miejscu niemiecki charakter. Obok m.in. teatru miejskiego, Akademii

---

<sup>46</sup> Zob. na ten temat: P. Paszkiewicz, *Pod berłem Romanowów. Sztuka rosyjska w Warszawie 1815-1915*, Warszawa 1991.

<sup>47</sup> Cyt. za: Z. Ostrowska-Kęłłowska, dz. cyt., s. 346.

królewskiej, siedziby Komisji Kolonizacyjnej, centralnym i najbardziej okazałym gmachem był neoromański zamek – rezydencja Wilhelma II. Nowa dzielnica, rodzaj wielkiej pseudohistorycznej atrapy, której budowie towarzyszyły inwestycje budowlane w nowo przyłączonych częściach miasta, istotnie zmieniła krajobraz centralnej części Poznania, stanowiąc od zachodu przeciwwagę dla umieszczonych na Starym Mieście i na prawobrzeżnym Ostrowie Tumskim zabytkowych obiektów, kojarzących się ze staropolskim dziedzictwem jak katedra i fara, w mniejszym stopniu renesansowy ratusz, będący siedzibą niemieckiego magistratu. Dzielnica cesarska była swoistym dopełnieniem modernizacji miasta, wyrażającej się w powstaniu nowoczesnej infrastruktury i zabudowy. Nieco ironicznie nowoczesność przybierała w Poznaniu historyczny kostium, mający symbolicznie wpisać miasto w przestrzeń niemieckiej historii. Ówczesne intencje i sensy szybko się zdezaktualizowały, co nie zmienia faktu, iż do dziś to ogromne przedsięwzięcie urbanistyczne określa charakter centralnej części miasta. Temu zewnętrznemu pruskiemu splendorowi towarzyszyło kształtowanie się w Poznaniu ukrytego przed oczyma powierzchownego obserwatora centrum życia polskiego w zaborze pruskim, określająca jego rolę nieformalnej stolicy Polaków w państwie Hohenzollernów, w której zbiegały się wszystkie nici silnego systemu organizacyjnego, tak niepokojącego władze w Berlinie<sup>48</sup>.

\*\*\*

Podsumowując powyższe rozważania można sformułować kilka zasadniczych tez:

1. W pierwszej fazie nowoczesnej urbanizacji, zainicjowanej w ostatnich dziesięcioleciach XVIII w., istotnym czynnikiem rozwojowym była aktywność państwa przeprowadzającego komasację ówczesnych aglomeracji miejskich, wymuszającego likwidację otaczających je fortyfikacji i porządkowanie przestrzeni miejskiej, finansującego pierwsze projekty infrastrukturalne i obiekty publiczne. Proces ten zainicjowany został jeszcze w dobie stanisławowskiej, zintensyfikowany jednak w okresie porozbiorowym dzięki większej sprawności absolutystycznego aparatu państwowego. Z czasem jednak biurokratyczny zarząd czy nadzór nad miastami wyraźnie hamował ich rozwój, zwłaszcza w połączeniu z ograniczonymi możliwościami finansowymi.

---

<sup>48</sup> Na temat dzielnicy cesarskiej wszechstronnie Z. Pałat, *Architektura a polityka. Gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2011.

2. W dłuższej perspektywie niekorzystnie oddziaływało na rozwój dużych polskich ośrodków miejskich ich położenie w obszarze peryferyjnym państw zaborczych, a także podporządkowane polityki miejskiej pacyfikacji „problemu polskiego”. Wyrazem tego było przekształcenie Poznania, Warszawy i Krakowa w twierdze, wbrew tendencji epoki zamykające je w granicach, które rychło okazywały się zbyt ciasne, dające czynnikom wojskowym decydujący głos w kształtowaniu przestrzeni miejskiej, powodujące rozmaite ograniczenia związane z ruchem budowlanym. Jeśli w przypadku Poznania i Krakowa dominowały (mimo wszystko) cele militarne, w Warszawie łączyło się z tym wyraźne od lat 30. dążenie do obniżenia rangi stolicy Królestwa Polskiego, do jej „demetropolizacji”.

3. Czynnikiem przełamującym zjawisko peryferyzacji dużych miast były okresy, w których funkcjonowały albo formy polskiej państwowości (Królestwo Polskie w latach 1815-1831 i Rzeczpospolita Krakowska), albo szeroka autonomia jak przypadku Galicji od końca lat 60. XIX w. Warszawa w okresie konstytucyjnym przeżywała fazę dynamicznego rozwoju, znaczonego szeregiem inwestycji państwowych. Nie podlega dyskusji również rozwój Krakowa i Lwowa w dobie autonomicznej.

4. Istotną rolę odgrywało wprowadzenie samorządu miejskiego po okresie absolutystyczno-biurokratycznej hibernacji. Samorządy zdecydowanie efektywniej radziły sobie z zarządaniem miast i ich modernizacją, niż przypadkowo postawieni na ich czele urzędnicy, czy nominaci administracji państwowej, postać gen. Sokrata Starynkiewicza w Warszawie ostatnich dekad XIX w. jest tu szczęśliwym wyjątkiem.

5. Modernizacja infrastruktury miejskiej, choć pewne działania podejmowano już w pierwszej połowie XIX w., rozpoczęła się na dobre w latach 40., zaś jej pierwszym zwiastunem była budowa linii kolejowych, a w końcu lat 50. i na początku 60. zakładanie gazowni i tworzenie nowoczesnych systemów oświetlenia miejskiego. W Warszawie i w Poznaniu towarzyszyło temu założenie centralnych wodociągów, jednak w miastach galicyjskich i w Wilnie doszło do tego w końcu XIX lub na początku XX w., równocześnie z budową kanalizacji, która – wraz z elektryfikacją – dopełniała nadawanie miastom nowoczesnego wyglądu. Tu przeszczepiano wprost rozwiązania zachodnie, także z tego względu, że ich budowę (a następnie obsługę) powierzano często komercyjnym przedsiębiorstwom angielskim, niemieckim czy belgijskim, co wynikało z braku odpowiednich funduszy na sfinansowanie inwestycji. Z czasem typowa była jednak ich komunalizacja, zapewniająca utrzymywanie pożądanego poziomu usług i przynosząca miastom dodatkowe dochody.

6. Szybki wzrost demograficzny miast wymuszał dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego, zdominowanego przez kamienice czynszowe. Zwłaszcza inwestycje z lat

90. i z początków XX w. przyczyniły się do nadania polskim ośrodkom miejskim, zachodniego, wielkomijskiego charakteru, co wzmacniało także wznoszenie okazałych budynków publicznych, renowacja substancji zabytkowej, zakładanie parków i promenad. Miasto, nawet swoim układem przestrzennym, wzmacniało istniejące dystynkcje społeczne, czego wyrazem był podział na dzielnice lepsze i gorsze, te ostatnie zwykle peryferyjne, zaniedbane, często bez podstawowej infrastruktury – wody, gazu i kanalizacji. Przełamywało to w jakiejś mierze kreowanie efektownych przestrzeni publicznych, otwartych w swym funkcjonalnym zróżnicowaniu różne klasy ludności, co służyło ich integracji i budowie łączącego wszystkich mieszkańców poczucia związku z miastem. Miało istotne znaczenie zważywszy na fakt, że znaczący odsetek ówczesnych zbiorowości miejskich stanowiła ludność napływowa, kształtująca dopiero swe miejskie nawyki i lojalności.

7. Przyglądając się czynnikom, które przesądziły o szybkim – zwłaszcza w drugiej połowie XIX w. – rozwoju największych ośrodków miejskich uderza ich zróżnicowanie. Odbiega od tego wzorca Łódź, kolejny w Europie krajowy „Manchester”, i inne mniejsze ośrodki przemysłowe Królestwa Polskiego, gdzie zdecydowanie dominującym czynnikiem miastotwórczym była industrializacja. Silnym ośrodkiem przemysłowym stała się także Warszawa, jednak w przypadku pozostałych miast przez większą część tego okresu przemysł odgrywał mniejszą rolę, zdecydowanie dominowało w nich rzemiosło i handel, nie do przecenienia były także istniejące w nich węzły komunikacyjne. Warto zwrócić uwagę, iż im większe miasto, tym większą rolę gospodarczą odgrywała obsługa jego potrzeb, począwszy od służby domowej, stanowiącej zwykle ok. 10% zatrudnionych, poprzez branżę budowlaną i remontową, spożywczą, handel i usługi, wreszcie – rozmaite instytucje komunalne. Jednym z podstawowych czynników rozwojowych było z pewnością usytuowanie w największych miastach rozmaitych organów władzy administracyjnej, w przypadku Warszawy w dobie konstytucyjnej centralnych organów Królestwa Polskiego, w przypadku Lwowa najwyższych władz galicyjskich, w tym namiestnictwa. Podkreślić też trzeba znaczenie segmentu edukacyjnego, od gimnazjów i innych szkół średnich, po uniwersytety i politechniki; znaczenie szkół wyższych wyraźnie widać na przykładzie Poznania, gdzie ich brak silnie zaciążył na charakterze miasta. Rangę dużych ośrodków miejskich podnosiły instytucje religijne różnych wyznań, a także kulturalne, istotny składnik wielkomijskiego stylu życia, teatry, muzea, biblioteki, wydawnictwa i redakcje czasopism. W końcu XIX w. znamienym składnikiem życia miejskiego stało się uczestnictwo w rozmaitych przejawach kultury popularnej.



8. Elementem budowy nowoczesnego społeczeństwa miejskiego stała się od końca XIX w. – tam, gdzie było to możliwe - rosnąca aktywność społeczna zbiorowości miejskich, coraz lepiej zorganizowanych, skupiających się w rozmaitego rodzaju stowarzyszeniach, organizacjach czy klubach o charakterze edukacyjnym, samopomocowym, charytatywnym, religijnym, naukowym, rekreacyjnym i sportowym wreszcie – w różnego rodzaju organizacjach politycznych. Były one znaczącym wyznacznikiem urbanizacji kulturowej zróżnicowanej społeczności wielkomiejskiej. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż aktywność organizacyjną umożliwił m.in. rozwój miejskich miejsc publicznych, tylko niektóre towarzystwa mogły sobie bowiem pozwolić na zakup czy budowę własnych siedzib, by przywołać choćby efektowny, neobarokowy budynek Kasyna Szlacheckiego we Lwowie (1898), czy siedzibę Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie (1900). Większość korzystała z wynajmowanych pomieszczeń hotelowych, czy restauracyjnych, takich jak największa sala publiczna w Poznaniu w restauracji Ogrodu Zoologicznego (1907), gdzie odbywały się różne imprezy, od koncertów po wiece polityczne.

9. Istotnym czynnikiem wpływającym na procesy urbanizacyjne był czynnik narodowy, obecny zarówno w polityce państw zaborczych i władz miejskich, jak i w oddolnej aktywności społecznej. Co do zaborczej władzy z jednej strony „niebezpieczeństwo polskie” powodowało – wspomnianą wyżej – hamującą rozwój militaryzację miast, z drugiej skłaniało do podejmowania działań na rzecz ich modernizacji, mającej ewidentnie polityczny podtekst. Towarzyszyło temu jednak przeciwdziałanie ze strony polskiej, co widać wyraźnie na przykładzie Poznania, gdzie to Polacy wzniesli pierwszą bibliotekę publiczną, pierwszy publiczny pomnik (Adama Mickiewicza w 1859 r.), stworzyli pierwsze ogólne towarzystwo naukowe (PTPN, 1857) i związane z nim muzeum. Pobudzało to pruskie władze do przeciwdziałania i tworzenia własnych instytucji zwłaszcza w latach 90. i na początku XX w., w ramach projektu całościowego przekształcenia miasta w Residenzstadt – cesarskie miasto rezydencjonalne. Bez umiejętnego zagrania kartą polskiego zagrożenia i wpisania tego projektu w politykę umacniania niemieczyzny na wschodzie nie udałoby się z pewnością poznańskim władzom miejskim przekonać Berlin do przeprowadzonych z takim rozmachem inwestycji. Komponent polskich aspiracji narodowych był wyraźnym czynnikiem wpływającym na rozwój miast galicyjskich w dobie autonomicznej, zwłaszcza w Krakowie, pozbawionym przewag jakie dawała Lwowowi stołeczna pozycja, a budującym swą rangę na przemysłanej polityce historycznej i narodowej, o ponadzaborowym charakterze.

10. Mimo rozmaitych słabości polskie miasta były jednym z podstawowych czynników kształtujących struktury nowoczesnego społeczeństwa w XIX, a zwłaszcza na początku XX

w. Można to opisać w kategoriach charakterystycznej dla społeczeństw peryferyjnych modernizacji wyspowej, co rodzi pytanie o realny zakres wpływu dużych miast na modernizację kulturową ogółu społeczeństwa. Z pewnością wokół każdego z ośrodków wielkomiejskich powstawał związany z nimi więzami gospodarczymi i społecznymi okrąg miejscowości, nie tylko otwarty na jego oddziaływanie kulturowe, ale i z nim mentalnie związany. Do tego zmiany zachodzące w wielkomiejskich centrach były wzorcem dla mniejszych miast, starających się podążać ich śladem. Ostatnim elementem upowszechniania się wzorca wielkomiejskiego był jego transfer za pośrednictwem podlegających jego oddziaływaniu przedstawicieli grup społecznych, choćby wykształconych w dużych miastach inteligentów, lekarzy, nauczycieli, prawników, znajdujących zatrudnienie w mniejszych ośrodkach, czy mniej oczywistego w tym kontekście ziemiaństwa, wyposażającego swe wiejskie rezydencje w „miejskie” udogodnienia.

11. Duże ośrodki miejskie były istotnym czynnikiem budzenia nowej polskiej świadomości, wzmacniały poczucie uczestnictwa w cywilizacyjnej wspólnotce nowoczesnego zachodu, podtrzymując rodzący się w latach 90. nowy horyzont politycznych aspiracji polskiego społeczeństwa. Dotyczyło to także i innych miejskich zbiorowości, żydowskiej, niemieckiej (w zaborze pruskim) czy ukraińskiej. Mimo ciągle obecnych w polskim dyskursie wątków odwołujących się do narodowych wartości wiejskiego ludu, mimo ciągle żywego mitu polskiego dworu i ziemiańskiego stylu życia, to miasta były matecznikami polskiego ruchu narodowego i samoorganizacji społecznej, kreując przy tym nowe elity polityczne, by wspomnieć rodowitego warszawiaka, Romana Dmowskiego, czy urodzonego wprawdzie w litewskim dworze, ale od piątego roku życia mieszkającego w Wilnie Józefa Piłsudskiego. Nowe „pokolenie niepokornych”, któremu przypadło w udziale stanąć na czele odrodzonego państwa w 1918 r., to pokolenie wielkich miast, ich rozwój tworzył środowisko, w którym ukształtował się jego ideowy i społeczny profil.