

Bogdana Kosińska,

zabytkoznawca

Muzeum Narodowe w Szczecinie

Beata Makowska

architekt

Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Szczecinie

## ZABYTKOWE NAWIERZCHNIE ULIC W SZCZECINIE

Nawierzchnię ulicy zwykło się od niedawna nazywać jej „czwartym wymiarem”, „podłogą” lub „poziomą elewacją”. Określenia te świadczą o znaczącej roli tego elementu wyposażenia miasta, o którym przez długie lata zapominaliśmy, traktując je jako czysto utylitarny, związany jedynie z komunikacją. Okazuje się jednak, że właśnie tę część ulicy obserwujemy bacznie, choć często nieświadomie. Pełni ona zatem istotną rolę w naszej percepcji, stanowiąc dopełnienie architektury i zieleni przyulicznej oraz nieodłączną część krajobrazu miasta.

Nawierzchnia ulicy jest ważnym elementem krajobrazu kulturowego wnętrza urbanistycznego. Jej odpowiednie dostosowanie do otaczającej architektury ułatwia pełny odbiór struktury zespołu budowli, stąd za szczególnie istotną uznano ochronę historycznych nawierzchni ulic w rejonach zabytkowych.

### Nowe podejście do podłóg miasta

Po latach przystosowywania ulic do współczesnych wymagań zwrócono uwagę na fakt, że nowoczesna nawierzchnia w zestawieniu z zabytkowymi budowlami tworzy dysonans, pozbawiając architekturę



1. Żeliwna pokrywa zaworu, Szczecin, ul. Bohaterów Warszawy, stan z 2005 r.

1. Cast iron valve cover, Szczecin, Bohaterów Warszawy Street, state in 2005.



2. Betonowa płytki chodnikowa z cementowni Comet, zachowana przy ul. Felczaka, przy gmachu Urzędu Miejskiego, stan z 2006 r.

2. Comet concrete pavement plate, preserved in Felczaka Street, next to the Town Hall building, state in 2006.

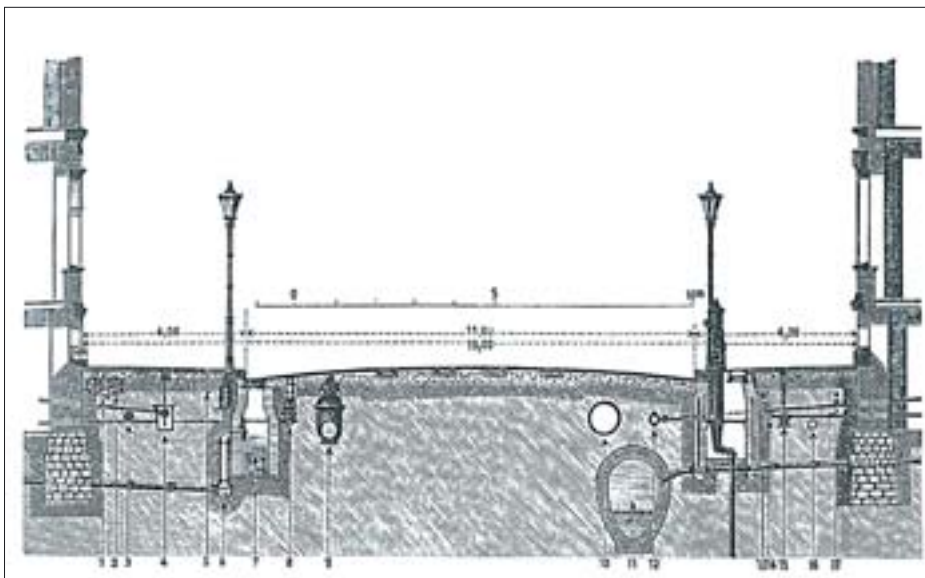
estetycznego i historycznego kontekstu. Ulice traktowano odmiennie niż chronioną zabudowę, podporządkowując je priorytetem współczesnej komunikacji kołowej. Doprowadziło to do pełnej ich unifikacji niezależnie od tego, czy była to wąska uliczka staromiejska, kręta ulica dojazdowa, nastrojowy fragment zespołu willowego, czy też ważny trakt komunikacyjny, nowoczesna arteria, element współczesnego osiedla.

„Zielone światło” dla komunikacji doprowadziło do tego, że w bezpośrednim sąsiedztwie zespołów staromiejskich lub w zabytkowych XIX-wiecznych śródmieściach powstały wielopasmowe drogi szybkiego ruchu i bezduszne szerokie „autostrady”. Równocześnie handel i turystyka wymusiły nowe standardy, które przyczyniły się do zmniejszenia, a nawet wyeliminowania ruchu kołowego z wybranych obszarów miasta. Niektóre ulice i place, tak pieczołowicie przystosowane na potrzeby ruchu samochodowego, stały się deptakami, pasażami, alejami spacerowymi.

Obecnie w wielu rejonach potrzebą chwili jest zmniejszenie prędkości czy ograniczenie wjazdu pojazdów. Zaczęły powstawać bariery dla ruchu kołowego w postaci „leżących policjantów” czy zatok zieleni zwięzających pasy jezdne. Wreszcie pomyślano także o dawnych nawierzchniach dostosowanych do architektury, dających poczucie integracji miejskiego

3. Przekrój ulicy wraz z podziemną infrastrukturą, Berlin 1896 r. 1. Kabel telegraficzny straży pożarnej, 2. Kabel telefoniczny, 3. Kabel telegrafu państwowego, 4. Rura gazowa, 5, 13. Kabel oświetlenia, 6. Ceramiczna rura kanalizacyjna, 7. Studzienka chłonna, 8, 12. Rura wodociągowa, 9. Główny rurociąg doprowadzający wodę, 10. Rura gazowa, 11. Wymurowany kanał kanalizacji, 14. Gazociąg, 15. Zamknięcie gazociągu, 16. Rura sieci pocztowej, 17. Kabel telegraficzny policji; wg H. Strimmann, *Stadttechnik*, (w:) *Exerzierfeld der Moderne, Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, hrsg. von J. Boberg, T. Fichter, E. Gillen, München 1984, s. 175.

3. Cross section of street together with underground infrastructure, Berlin 1896. 1. Firebrigade telegraph cable, 2. Telephone cable, 3. State telegraph cable, 4. Gas pipe, 5, 13. Light cable, 6. Ceramic sewage pipe, 7. Sink basin, 8, 12. Water pipe, 9. Main water pipeline, 10. Gas pipe, 11. Brick sewage canal, 14. Gas pipeline, 15. Gas pipeline seal, 16. Postal network pipe, 17. Police telegraph cable; acc. to: H. Strimmann, *Stadttechnik*, (in:) *Exerzierfeld der Moderne, Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, hrsg. von J. Boberg, T. Fichter, E. Gillen, München 1984, p. 175.



wnętrza, zachęcających do spacerów, odpoczynku w kawiarnianym ogródku, na ławce, ale także przyczyniających się do zmniejszenia zagrożeń motoryzacyjnych.

Dziś gospodarze miast i miasteczek, liczący na dochody z turystyki, zaczynają myśleć nie tylko o „ścianach”, ale także „podłogach” swoich ulic. Projektanci prześcigają się w pomysłach na aranżację placów i wnętrz ulicznych. Kluczowym elementem ich projektów jest kamienna nawierzchnia i powiązane z nią stylizowane formy mebli ulicznych – latarni, pomp, słupów ogłoszeniowych, ławek, słupków czy barierek.

Z nawierzchnią ulicy wiążą się elementy nadziemnego i podziemnego uzbrojenia, z których najstarsze to rynsztoki i krawężniki. Wraz z wprowadzeniem instalacji komunalnych ich liczba znacznie się zwiększyła, a nowe technologie wyparły dawne urządzenia. Do urządzeń uzbrojenia ulic zaliczamy m.in. hydranty, studzienki, zasuwę, zawory, włazy związane z instalacją wodociągową, gazową, kanalizacyjną. W większości widoczne są one na powierzchni ulicy w postaci włazów żeliwnych lub w przypadku elementów o większych średnicach – ażurowych konstrukcji żeliwnych wypełnionych betonem lub betonem i drobną kostką bazaltową. Niektóre – wmontowane w nawierzchnię w niepowtarzalny dziś sposób przez przedwojennych rzemieślników – mają historyczny detal i napisy.

Podobnie jak przedwojenne latarnie uliczne, z których w Szczecinie pozostało tylko kilka, czy wpisane do rejestru zabytków dekoracyjne pompy, również te elementy uzbrojenia ulic są coraz rzadsze i stanowią kulturowe dziedzictwo świadczące o rozwoju technologii i dawnym wyglądzie naszego najbliższego otoczenia (il. 1).

Kompleksowe myślenie o wnętrzu urbanistycznym powinno obejmować m.in. także nawierzchnię jezdni i chodnika oraz pozostałe elementy uzupełniające, zwane „małą architekturą”, i znajdować odbicie w projektach. Takie podejście wymaga bowiem wyprzedzającego realizację opracowania zindywidualizowanych koncepcji dla poszczególnych rejonów miasta, uwzględniających różnicowanie historyczne, funkcjonalne i jakościowe fragmentów ulic.

## Historia europejskich dróg i ulic

Charakter dróg uzależniony był od położenia geograficznego, zmieniał się wraz z rozwojem cywilizacji i rozbudową siedzib ludzkich. Wiązało się to z rozszerzaniem potrzeb zdrowotnych i estetycznych



4. Betonowa płytka chodnikowa, Gust. Urban Nachlg, zachowana przy ul. św. Stanisława Kostki, stan z 2004 r. (źródło: [www.sedina.pl](http://www.sedina.pl)).

4. Concrete pavement plate, Gust. Urban Nachlg, preserved in St. Stanisława Kostki Street, state in 2004 (source: [www.sedina.pl](http://www.sedina.pl)).



5. Data ułożenia nawierzchni jezdni ulicy Nurkowej w Szczecinie (Dąbie), stan z 2006 r.

5. Date of paving the surface in Nurkowa Street in Szczecin (Dąbie), state in 2006.

mieszkańców miast, wymaganiami wynikającymi z dążenia do zwiększenia komfortu codziennego życia, koniecznością sprostania wymogom stawianym przez nowe środki transportu, wreszcie z chęcią zmniejszania uciążliwości komunikacyjnych.

W historię wpisały się na trwałe znakomite nawierzchnie dróg w Cesarstwie Rzymskim. Pierwsze informacje o brukach w miastach średniowiecznych pochodzą z XIII i XIV stulecia – w 1237 r. wzmiankowane są we Florencji, w 1241 r. w Bolonii, w 1310 r. w Lubece i 1331 r. w Pradze, a pod koniec XIV w. w Krakowie. Zapisy te dotyczyły zapewne tzw. kocich łbów, czyli kamieni polnych układanych tylko w obrębie najważniejszych placów publicznych.

Nowożytne zainteresowanie problemem dróg zaowocowało wydaniem w 1693 r. w Paryżu pierwszego podręcznika dotyczącego konstrukcji dróg, a w 1705 r. pierwszych urzędowych przepisów o ich utwardzaniu. W 1717 r. powołano w stolicy Francji Korpus Inżynierów Dróg i Mostów, a w 1747 r. powstała tam Narodowa Szkoła Dróg i Mostów. Jej twórca Pierre Marie-Jerome Tresquet jako pierwszy stosował dwuwarstwowe nawierzchnie tłuczniowe. Choć już w XVIII w. zaczęły pojawiać się nowe typy nawierzchni, na czele z macadamową (od nazwiska jej wynalazcy, szkockiego inżyniera Johna MacAdama), to jednak dopiero w XIX w. – w naszej szerokości geograficznej – w miastach upowszechniły się utwardzone nawierzchnie. W 1829 r. francuski inżynier August Polanceau zainicjował stosowanie walca do utwardzania dróg<sup>1</sup>.

Problem nawierzchni był jeszcze długo bolączką wielu, nawet dużych, miast. Około 1840 r. tak pisano o ulicach Berlina: „Dotąd tylko w najbardziej ruchliwych częściach miasta istniały jezdnie z nieregularnym brukiem ze złych kamieni polnych, które były prawdziwym piekłem dla wszystkich jeżdżących. Obcy, którzy przybywali do stolicy Prus nie zdawali

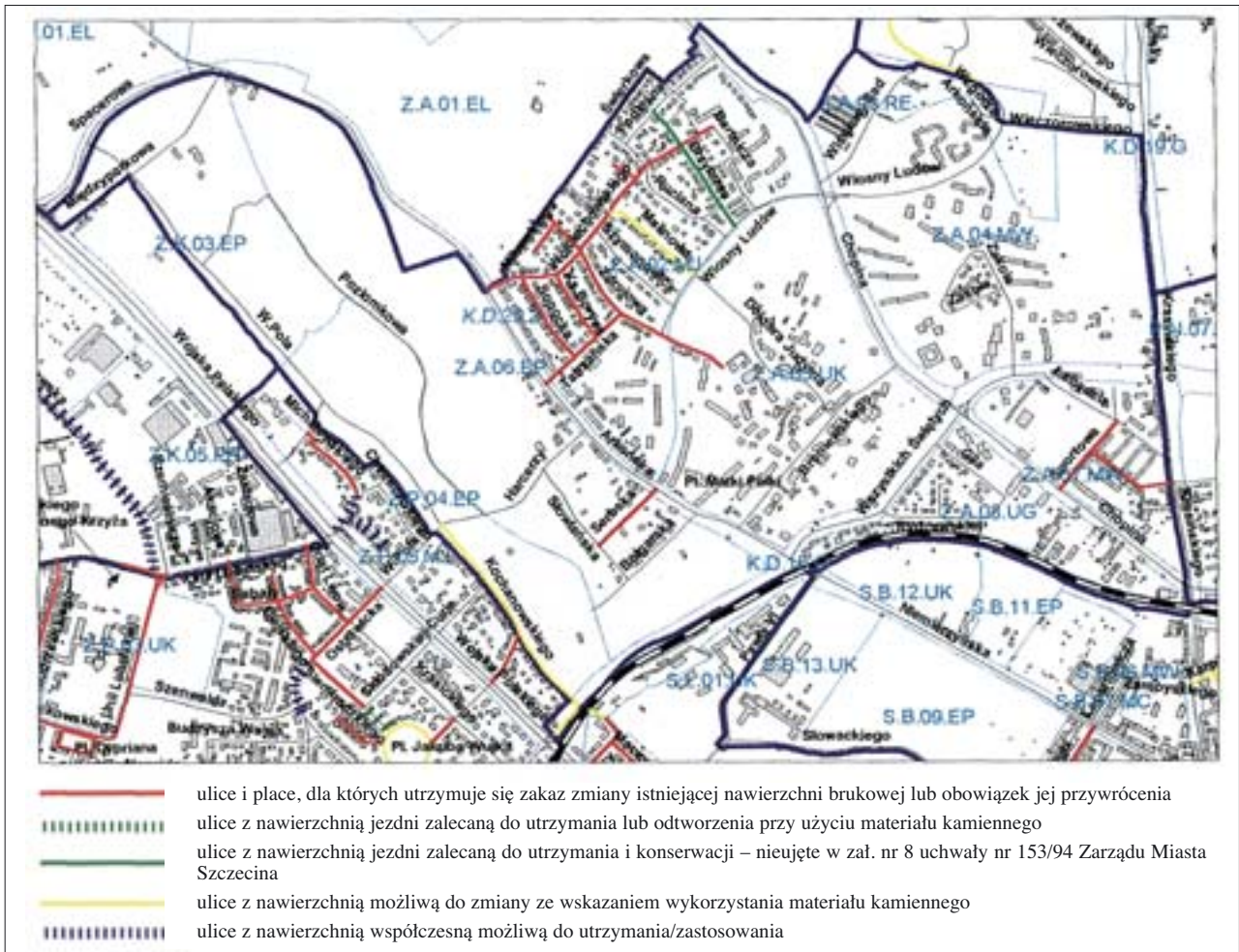
sobie sprawy z faktycznego stanu. Na oddalonych ulicach było bowiem jeszcze gorzej, częściowo zupełnie brakowało bruków, w licznych dzielnicach można było znaleźć drogi piaskowe, na których dwa ciężkie konie z trudem mogły uciągnąć lekką furmankę. Chodniki, które musiały być utrzymywane przez właścicieli domów, odpowiadały stanowi jezdni – tam, gdzie istniał bruk, leżały nieregularne spiczaste kamienie, po których nawet krótki spacer był męczący, ale na wielu ulicach, na których nawet tego brakowało, marzono o takich kamieniach, szczególnie przy złej pogodzie – można było przynajmniej po nich przejść, nie będąc skąpanym po kostki w błocie”<sup>2</sup>.

Kolejna wypowiedź potwierdza powyższy cytat: „Przedmarcowy Berlin, a także późniejszy – aż do lat 70., był najgorszym i najtrudniejszym miastem spośród stolic północnej Europy. Po obu stronach wiecznie słabo wybrukowanych jezdni, bezpośrednio przy chodnikach, płynęły bądź stały rynsztoki. Zbiorniki wszelakiego brudu, mas nieczystości z pobliskich domów, miejsce smrodu i grasowania szczurów. Przy brzegu tego mefistofelowego gnoju z przyjemnością bawiły się dzieci ulicy Berlina. Berliński ‘bruk’ w pełnym tego słowa znaczeniu był wyjątkowo lichy, co było powodem zwątpienia biednych chabot i ich dorozek. Nieregularnie ułożone kamienie różnego rodzaju i formy, okrągłe, prostokątne, spiczaste, duże i małe wbite były po prostu w nasypany piasek i żwir”<sup>3</sup>.

Poprawę stanu ulic Berlina przyniosła dopiero pełna modernizacja miasta, połączona z wprowadzeniem kanalizacji i nowego planu zabudowy śródmieścia. Prekursorem tych prac, prowadzonych od lat 60. XIX w. był, działający później także w Szczecinie, James Hobrecht. Niedaleka odległość pomiędzy Szczecinem i Berlinem, a także współpraca wielu architektów i nadzór prowadzony przez urzędników ze stolicy spowodowały, widoczne do dzisiaj, analogie w obu tych miastach (il. 2).

Kolejny przełom dokonał się na początku XX stulecia wskutek upowszechnienia się pojazdów samochodowych, które niszczyły pozbawione spoiwa nawierzchnie tłuczniowe. Wówczas to Szwajcar dr Guglieminetti zastosował smołę do wiązania pyłu drogowego, co dało początek tzw. nawierzchniom bitumicznym. Wkrótce – w 1909 r. – w Stanach Zjednoczonych uczyniono kolejny krok, budując w Detroit pierwszą drogę z betonu cementowego. Polska już po trzech latach poszła śladem Amerykanów, stosując tę technologię w Krakowie<sup>4</sup>.

Nadal jednak najbardziej popularną formą nawierzchni pozostały nawierzchnie kamienne – spuścizna doświadczeń i tradycji industrializacji XIX stulecia. Stosowany początkowo „dziki bruk”, czyli tzw. kocie łby przetrwały głównie na peryferiach i w małych miasteczkach. Większe ośrodki starały się nadawać swym ulicom bardziej szlachetny charakter, używając kamienia obrobionego i różnicując sposób ich układania. Obok bruku rzędogo (duże, regularne



6. Mapa Osiedla Arkońskie-Niemierzyn w Szczecinie, jedna z 25 map osiedli (oryginały w skali 1:10 000 lub 1:20 000), na podst. B. Koziańska, B. Makowska, W. Makay, *Studium nawierzchni ulic do weryfikacji zapisów o ochronie, zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Szczecina*, Szczecin 1999 (opr. techniczne: E. Wolender).

6. Map of the Arkońskie-Niemierzyn Housing Estate in Szczecin, one of the 25 housing estate maps (originals in a 1:10 000 or 1:20 000 scale), based on B. Koziańska, B. Makowska, W. Makay, *Studium nawierzchni ulic do weryfikacji zapisów o ochronie, zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Szczecina* (Study on Street Surfaces for the Purposes of Verifying the Protection Entries in the Local Spatial Development Plan of Szczecin), Szczecin 1999 (technical prep.: E. Wolender).

kostki o jednakowej wielkości kładzione rzędami prostopadłe do osi jezdni stosowano tzw. bruk „passée” (stosunkowo regularnie ułożone, równo obrobione kamienie przypominające „dziki bruk”) oraz brukowanie ukośne (diagonalne, pod kątem 45 stopni do osi jezdni). Atrakcyjny efekt dawało brukowanie „w łuskę”, zwane też brukiem łukowym, które w licznych wariantach stosowano głównie na placach miejskich.

Wraz z poprawą nawierzchni jezdni zmieniał się także wygląd chodników. Drobne kamienie brukowe układane w łuskę lub inne wzory oraz granitowe płyty flankowane od strony budynku i granitowego krawężnika drobnymi kamieniami lub łamanym brukiem typu mozaikowego wyparły z czasem płytki cementowe, które szczególnie efektownie wyglądały w układzie tzw. biskupiej czapki (część środkowa po przekątnej, wykończona większą pięcioboczną płytką bordiurową)<sup>5</sup>.

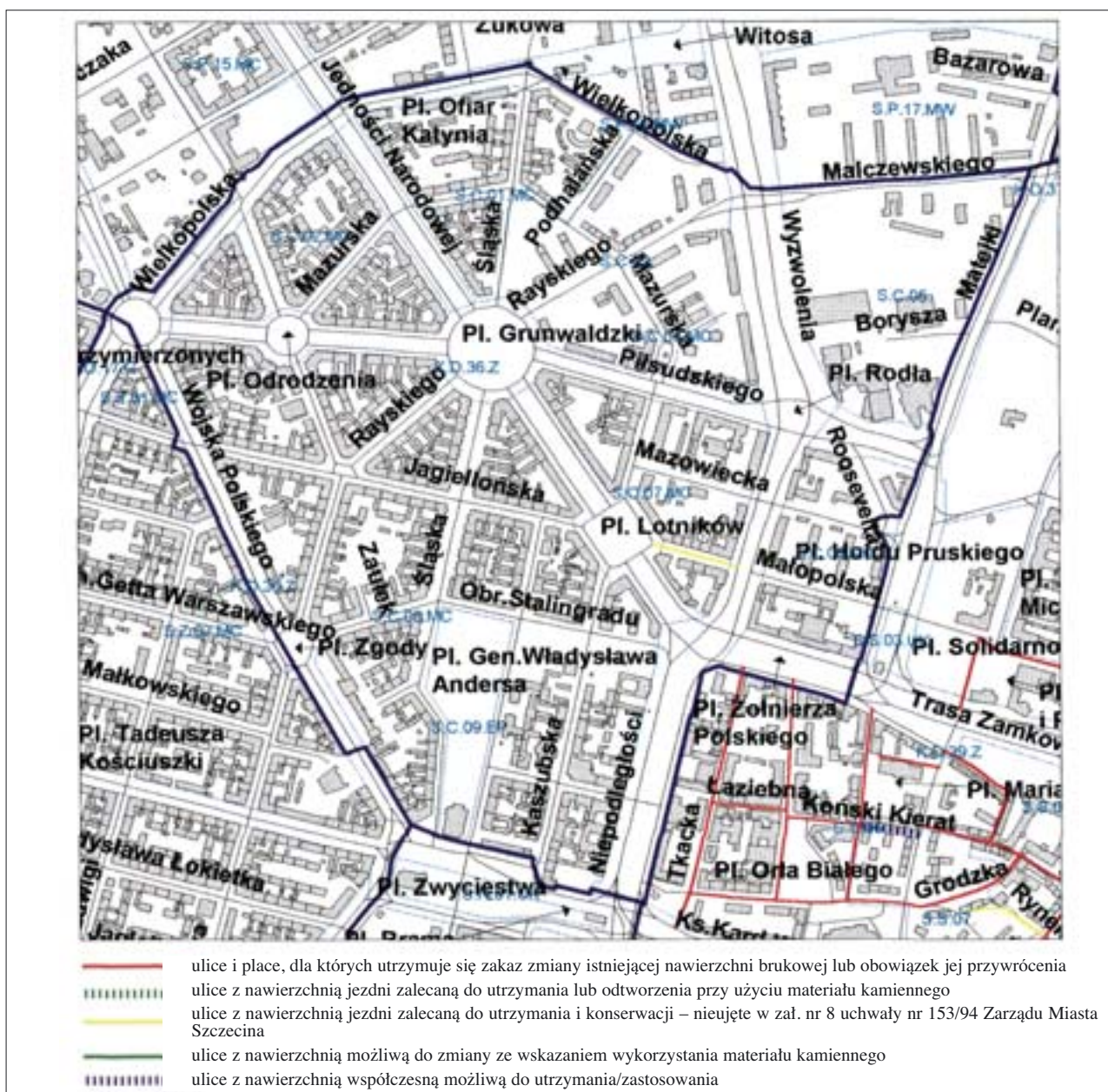
W połowie lat 50. XX w. w Europie nastąpiła wyraźna zmiana, wynikająca głównie z mechanizacji prac drogowych i wzrostu wymagań komunikacyjnych w następstwie znacznego nasilenia ruchu. Komfort i bezpieczeństwo użytkowników ulic stały się czynnikiem nadrzędnym. W efekcie upowszechniły się nawierzchnie dróg i ulic z mas mineralno-bitumicznych. Asfaltowano także chodniki i ciągi spacerowe. Pejzaż „podłogi” miast zdominowała płaszczyzna szara lub czarna, gładka, pozbawiona elementów różnicowania fakturowego, stosunkowo szybko ulegająca destrukcji.

Powrót do nawierzchni kamiennych w miastach Europy Zachodniej rozpoczął się w końcu lat 70. XX w., a upowszechnił w latach 80. tego stulecia. Dużym nakładem kosztów odtwarzano nawierzchnie brukowane, traktując naturalną nawierzchnię nie tylko jako element ekologiczny, ale przede wszystkim czynnikiem estetycznym, podnoszącą atrakcyjność miejsca.

## Nawierzchnie ulic w Szczecinie – dokumenty archiwalne

Przetrawło niewiele informacji o stanie nawierzchni ulic w średniowiecznym Szczecinie. W tutejszym Archiwum Państwowym zachował się dekret ks. Bogusława XIV z 1632 r. w sprawie oczyszczania ulic, wyrażający zaniepokojenie księcia brakiem dbałości mieszkańców o czystość miasta. Nakazał zlikwidować składowiska śmieci zlokalizowane przy tzw. podwórzu młyńskim.

Nawierzchnie brukowe. W 1732 r. utworzono kolegium medyczne i sanitarne, które uczyniono odpowiedzialnym za ochronę zdrowia ludności. Z poł. XVIII stulecia pochodzą wprawdzie wzmianki o poprawie stanu bruków miejskich, trudno jednak stwierdzić, w jakim stopniu pokrywały one ulice i place. Zainteresowanie stanem ulic wiązało się z budową pruskiej twierdzy i przebudową miasta, pozostającego pod protektoratem królewskim. Wiadomo, że już w latach 30. XVIII w. przystąpiono na Łasztowni do brukowania głównej ulicy, stanowiącej fragment



7. Część Szczecina, dla której przeprowadzono inwentaryzację historycznych nawierzchni chodników, opr. *Wytyczne ochrony i przebudowy oraz kształtowania nowych nawierzchni w obszarze śródmieścia Szczecina*; E. Jarzemska, K. Kalita-Skwirzyńska, B. Makowska, T. Prajzendanc, A. M. Walkiewicz; Szczecin 2004; opr. techniczne: T. Prajzendanc.

7. Part of Szczecin, the topic of an inventory of historical element surfaces, prep.: *Wytyczne ochrony i przebudowy oraz kształtowania nowych nawierzchni w obszarze śródmieścia Szczecina* (Directives for the Protection, Reconstruction and Shaping of New Surfaces in the City Centre of Szczecin), E. Jarzemska, K. Kalita-Skwirzyńska, B. Makowska, T. Prajzendanc, A. M. Walkiewicz; Szczecin 2004; technical prep.: T. Prajzendanc.

drogi prowadzącej ze Szczecina na wschód. Ulica uzyskała jednorodną zabudowę domami z wystawkami w dachu, przeznaczonymi na żołnierskie kwatery.

Kompleksowe rozwiązania zastosowano także w obrębie izolowanego Fortu Prusy, pomyślanego jako nowoczesne, samowystarczalne miasteczko garnizonowo-rzemieślnicze, oraz na nabrzeżu i wzdłuż przebudowanych w poł. XVIII w. tzw. domków profesorskich, których fasada zwrócona została w stronę jednego z dwóch nowych placów miasta, powstałych na miejscu zasypanych fos średniowiecznych.

Reprezentacyjnym placem stał się także, otoczony siedzibami bogatych mieszczan, pl. Orła Białego, ozdobiony w 1732 r. pierwszą w mieście fontanną. Od 1728 r. zamieniano stare studnie na pompy według wzoru berlińskiego, a 1 września 1733 r. po raz pierwszy zapalono 150 latarni.

W obrębie wszystkich tych realizacji urbanistycznych wprowadzano nowoczesną ówczesnie infrastrukturę, w tym bruki, których wykonanie powierzono miastu królewskim rozporządzeniem gabinetowym. Pruskie porządki, obejmujące także utrzymanie czystości, początkowo były powodem skarg szczecinian, buntujących się przeciwko obowiązkowi sprzątnięcia ulic. Kary za wyrzucanie nieczystości na ulice i opieszałość w wywozie śmieci oraz stopniowe podnoszenie jakości nawierzchni głównych traktów z czasem doprowadziły do widocznej poprawy stanu ulic.

**Stan nawierzchni w XIX w.** Bardziej szczegółowe informacje pochodzą dopiero z XIX w. Powszechnie narzekano wówczas na zły stan nawierzchni wielu ulic, na których bruk zastępowały luźno rozrzucone kamienie. Istotny, choć drobny krok został dokonany w 1843 r. w związku z uruchomieniem pierwszego połączenia kolejowego Szczecina z Berlinem i oddaniem do użytku dworca kolejowego. Prasa donosiła o położeniu pierwszego trotuaru – granitowego chodnika dla pieszych w rejonie dworca. Informowała także, że szczecinianie z dumą spacerują po ul. Mściwoja przed domem Sannego (w rejonie Rynku Siennego). Magistrat obiecywał wówczas, że przyzna mieszkańcom dodatek z kasy kamery na rzecz kontynuacji tego udogodnienia<sup>6</sup>.

Obszerny materiał dotyczący warunków sanitarnych w mieście, uwzględniający informacje o wyglądzie ulic, opublikował w 1842 r. lekarz miejski E. H. Müller. Oceniał on ciągi dla pieszych pomiędzy budynkami a rynsztokiem za stanowczo zbyt wąskie, a w dodatku ograniczone przybudówkami i sztykami piwnicznymi. Uznał, że znaczne spadki terenu ułatwiają splukiwanie kanałów i rynsztoków poprowadzonych do Odry. Konsekwencją wywodów Müllera było rozpoczęcie batalii o likwidację przybudówek, zejść piwnicznych, schodów, które utrudniały komunikację pieszą oraz o wprowadzenie mostków – kładek ponad głębokimi rynsztokami wzdłuż ulic<sup>7</sup>. Obowiązek oczyszczania ulic należał do właścicieli



8. Szczecin, ul. Korsarzy (d. Grosse Ritterstrasse), brukowana uliczka, prowadząca do Zamku Książąt Pomorskich, obecnie asfaltowa; fot. z 1926 r.

8. Szczecin, Korsarzy Street (formerly Grosse Ritterstrasse), paved lane leading to the Pomeranian Dukes Castle, today: asphalt; photo from 1926.

przylegających do nich budynków i regulowany był przepisami wydawanymi przez władze miasta.

Kolejnym etapem rozstrzygnięć dotyczących m.in. utrzymania ulic była ustawa o administracji policyjnej z marca 1850 r., która rozpoczęła „nową epokę przepisów budowlanych”. Policji przekazano wszelkie kompetencje w zakresie budownictwa, komunikacji i rozplanowania ulic. Uszczegółowienie przepisów zawierała ustawa o miastach z 30 maja 1853 r., która umożliwiała administracji miejskiej ustalanie statutów lokalnych dotyczących poszczególnych zagadnień urbanistycznych, jednak ich zatwierdzenie wymagało akceptacji władz nadrzędnych, co w praktyce trwało często wiele lat.

Problematykę nawierzchni ulic i chodników ujmował m.in. regulamin przyjęty przez magistrat i radnych Szczecina 27 listopada 1859 r. Aby przyspieszyć powstawanie chodników, do ich wykonywania zobowiązano inwestorów nowych domów i przebudów oraz właścicieli działek przy ulicach, które na



9. Szczecin, ul. Bolesława Krzywoustego (d. Hohenzollernstrasse), wielokrotnie modernizowana po 1945 r., nie ma już charakterystycznych dla XIX-wiecznego Szczecina przedogródków; pocztówka z 1910 r.

9. Szczecin, Bolesława Krzywoustego Street (formerly Hohenzollernstrasse), frequently modernised after 1945, now devoid of the front gardens characteristic for nineteenth-century Szczecin; postcard from 1910.

początku każdego roku wskazywał magistrat (spis publikowany w gazetach).

Architekt miasta określał kierunek, niwelację i sposób wykonania trotuarów, których szerokość ustalono na 3 1/2 stopy (ok. 110 cm), a przy węższych ulicach na minimum 2 stopy (ok. 63 cm). Na pokrycie przewidywano jedynie dobrze i regularnie opracowane płyty granitowe o szerokości chodnika, długości co najmniej 1 1/2 stopy (ok. 47 cm) oraz minimum grubości 3 cali (ok. 8 cm). Granitowy ciąg pieszy mogły przecinać wjazdy do budynków nie szersze niż 8 stóp (ok. 250 cm), utwardzone kostką granitową wg wzorów z Lüttich (Leodium-Liege),



10. Szczecin, al. Jedności Narodowej, oryginalna nawierzchnia chodnika z płyt granitowych; stan z 2004 r.

10. Szczecin, Jedności Narodowej Avenue, original pavement surface made of granite slabs; state in 2004.

oraz tzw. języki rynsztokowe, odprowadzające wodę z budynków do rynsztoków ulicznych, które miały być pokryte płytą granitową lub drewnianymi belkami ułożonymi na poziomie trotuaru. Statut przewidywał refundację określonej części kosztów z kasy miejskiej po zatwierdzeniu przez architekta miasta poprawności wykonania. Wobec inwestorów ociągających się z realizacją polecenia przewidziano wykonanie trotuaru na ich koszt przez wynajętą firmę. Zastrzeżono możliwość czasowego wstrzymania egzekucji rozporządzenia z powodu trudności w pozyskaniu płyt granitowych lub znacznej podwyżki ich cen. Po wykonaniu chodnika obowiązek jego utrzymania przejmowało miasto<sup>8</sup>.

Wspomniana w rozporządzeniu kostka granitowa z Lüttich była od poł. XIX w. wzorcowym i najlepszym materiałem do brukowania ulic. W 1864 r. kosztowała 26 reńskich talarów za pręt<sup>2</sup> (14,18 m<sup>2</sup>), podczas gdy cena nieco gorszego, powszechnie używanego brukowca wynosiła ok. 17 talarów, a bruku z kamieni bitych 11 i 1/2 talara za pręt<sup>2</sup>; najtańszy – po 9 i 1/3 talara – był bruk ze zwykłych, okrągłych kamieni polnych, czyli tzw. kocich łbów. Zwracano wówczas uwagę, że do wykonania dobrej nawierzchni niezbędne jest przede wszystkim bardzo staranne przygotowanie podłoża zwirowego o grubości 6 cali (ok. 15,5 cm) i dokładne sortowanie kamieni<sup>9</sup>.

Po długo oczekiwanej decyzji o likwidacji twierdzy szczecińskiej (1873 r.) natychmiast przystąpiono do opracowania planu zabudowy nowych obszarów. Dzięki podpisanej 2 lipca 1875 r. ustawie o zakładaniu oraz zabudowie ulic i placów, znacznie skrócona została dotychczasowa procedura zatwierdzania planów, umożliwiając ich wdrażanie decyzją władz lokalnych. 30 listopada 1875 r. ustalono zasady prawa lokalnego, wśród których znalazły się przepisy dotyczące nawierzchni nowych ulic. Przyjęto wówczas, że jezdnia musi być wykonana z nowych kamieni pryzmatycznych o co najmniej 6-metrowej szerokości i mieć obustronne rynsztoki o szerokości 1 m wykonane z tego samego materiału. Przestrzenie pomiędzy brukowaniem pryzmatycznym mogły być wyłożone zwykłymi okrągłakami. Dopuszczano, po uzgodnieniu z magistratem, utwardzenie nawierzchni wg systemu MacAdama. Ciągi piesze o szerokości 1,1 m musiały być wyłożone kamieniem łamanym. W odległości co 30-50 m należało wykonać latarnie umieszczone na żelaznych wspornikach<sup>10</sup>.

Podobne przepisy zostały wydane w latach 1875-1876 dla sąsiadującego ze Szczecinem miasta Grabowo<sup>11</sup> (dzielnica Szczecina od 1900 r.) oraz gmin wiejskich Drzetowo i Żelechowa<sup>12</sup>.

**Szczegółowe wymogi prawa lokalnego.** Doświadczenia z budowy śródmieścia Szczecina wskazały na konieczność zmian i uszczegółowienia przepisów. W rozporządzeniu z września 1880 r. zapisano wyraźnie, że chodniki dla pieszych muszą mieć szerokość co najmniej po 2 m z każdej strony jezdni, zajmującej 1/2 lub 1/3 przestrzeni między liniami zabu-

11. Szczecin, ul. Staromiejska w rejonie Grodzkiej, chodniki po modernizacji, wykonane z wykorzystaniem zabytkowego materiału kamiennego – płyt granitowych i współczesnej kostki granitowej; stan z 2004 r.

11. Szczecin, Staromiejska Street in the region of Grodzka Street, pavements after modernisation, made with historical stone material – granite slabs and contemporary granite blocks; state in 2004.



dowy. Nawierzchnia jezdni powinna być wybrukowana kamieniami pryzmatycznymi przynajmniej na szerokości 6 m oraz po 1 m wzdłuż rynsztoków; pozostałe części można było brukować kamieniem łamanym. Wyraźnie zabroniono używania dopuszczonych wcześniej okrągłaków. Stopy rynsztoków należało wykonywać z granitowych rynien o szerokości minimum 20 cm. Chodniki musiały być ograniczone krawężnikiem z granitu, wysuniętym co najmniej 7 cm ponad stopę rynsztoku.

Ciągi piesze o szerokości do 2 m miały być wyłożone płytami trotuarowymi, a szersze wyposażone w pas trotuarowy z płyt kamiennych (granit lub piaskowiec) o minimalnej szerokości 1,1 m, flankowany pasami nawierzchni z kamieni typu „kocie łby” lub – za zgodą władz policji i magistratu – bruku mozaikowego lub asfaltu. Przestrzegano, by płyty zachowywały odpowiednią grubość: granitowe minimum 6 cm, a z piaskowca 8 cm przy krawędzi oraz były ostro przycięte i pozbawione zagłębień, w których mogłaby się zatrzymywać woda. Wymagano ich układania na liczącym przynajmniej 8 cm podkładzie z piasku.

Do wykończenia stosowano starannie opracowane krawężniki z ostro zakończonymi stykami i sfazowaniem (4 cm) wzdłuż przedniej krawędzi. Kładzione były pionowo (16 cm grubości, 40 cm wysokości) lub poziomo (30 cm szerokości, 20 cm wysokości). Krawężniki leżące podmurowywano warstwą klinkieru na zaprawie cementowej. Układana po bokach płyt kostka mozaikowa musiała być wykonana z bardzo mocnego materiału, mieć ostre krawędzie i gładkie główki o powierzchni nieprzekraczającej 5 cm<sup>2</sup>. Kładziono ją na podłożu piaskowym o grubości minimum 8 cm, ciasno dopasowując i ramując. Dopuszczając powierzchnie asfaltowe, zastrzeżono zastosowanie naturalnego asfaltu

najlepszej jakości, grubości minimum 2 cm, na podkładzie z 10 cm utwardzonego betonu, bruku klin kierowego lub warstwy cementu obramowanego brukiem kamiennym.



12. Szczecin, dzielnica Krzekowo, fragment mapy z lat 30. XX w.; zaznaczony trójdrożny układ.

12. Szczecin, the Krzekowo quarter, fragment of a map from the 1930s with marked three-road configuration.





13. Szczecin, dzielnica Krzekowo, ul. Szeroka, stan z 2000 r.  
13. Szczecin, the Krzekowo quarter, Szeroka Street, state in 2000.

Odrębnej zgody wymagało sadzenie drzew, wstawienie słupów lub kamieni odbojowych przy ulicy. Procedury dotyczące wykonania chodników pozostały niezmiennie. Refundacji podlegała połowa kosztów poniesionych przez właścicieli domów, wliczona na podstawie średnich cen za materiał i robociznę; w przypadku, gdy wybrali oni szczególnie kosztowny materiał, zwracano im tyle, ile kosztowałyby płyty granitowe<sup>13</sup>.

Na podstawie powyższych przepisów w latach 80. i 90. XIX w. – w okresie największego w historii boomu budowlanego w Szczecinie – powstało niemal całe obecne śródmieście z nowoczesną siatką ulic i zespołem placów, centrum o indywidualnym charakterze z reprezentacyjnymi ciągami handlowymi i okazałymi rejonami zabudowy mieszkalno-usługowej, a także rejony o szachownicowym układzie ulic i znacznym zagęszczeniu kwartałów mieszkalnych.

W 1895 r. całkowita powierzchnia ulic Szczecina wynosiła 1 378 717,7 m<sup>2</sup>, a ich długość 78,8 km. Dziennie oczyszczano wówczas 590 195 m<sup>2</sup> ulic.

**Nowe materiały i technologie.** W opisach z początku XX w. podkreślano, że jezdnie i chodniki Szczecina miały trwałą nawierzchnię z najlepszych, szwedzkich płyt kamiennych i twardych, prostokątnie łamanych płyt granitowych. Ulice te – w znacznej części do dziś imponujące szerokością – jedynie fragmentarycznie zachowały ówczesne nawierzchnie. Godne uwagi było zastosowanie dobrego kolorystycznie kamienia brukowego na jezdni i płyt chodnikowych w podobnym odcieniu. Zachowały się odcinki jezdni z czerwonego bruku i towarzyszące chodniki z płyt w czerwonym odcieniu, ulice z brukiem i płytami w odcieniu szarości lub ciemnej zieleni. Starannie dobierano też barwę kostki mozaikowej, stosując bądź czarny, bądź biały kamień.



14. Szczecin, dzielnica Krzekowo, ul. Szeroka, stan po modernizacji, 2006 r.  
14. Szczecin, the Krzekowo quarter, Szeroka Street, state after modernisation, 2006.

ULICA SAMBORA				
opis	adres stem. S.N. ST. UK	strefa A	klasa ulicy LOKALNA	wyrysująca Z
	nazwa CALA			
jezdnie	nawierzchnia jezdnia	TAK	nie	inne
	stan zachowania	100% TAK	100% NE	100% NE
chodniki	nawierzchnia chodnika	TAK	nie	inne
	stan zachowania	GRANITOWE, SZAFIOWANE		
zabudowa	istota pn.	1 RZĄD PŁ. GRANIT. PO BOKACH DROBYNY BRUK		
	stan zachowania	JAK WYŻEJ		
przebiegłość	istota pn.			
	stan zachowania			
mebel	istota pn.			
	stan zachowania			
ULICA ZNAJDUJE SIĘ W OBRĘBIE TERENU WOLNOZEMNEGO, ZABUDOWY (PODK. NARODZINAMI). RELIKT DAWNEGO TERENU WOJSKOWEGO. STAN TECHNICZNY I ESTETYCZNY DOBRY. DO UTRZYMANIA I KONSERWACJI NAWIERZCHNIA JEZDNI I CHODNIKÓW PO NAPRAWIE I UPOZDOKONANIU PRZY NARODZINACH BUDYNKÓW OD STRONY POTULICKIEJ FRAGMENT Z NAKŁADKĄ BITUMICZNA, A CHODNIKI WYŁOŻONE NIEKAWKĄ NA CAŁEJ SZEROKOŚCI PŁYTKA BETONOWA, ZALECANE PRZYWRÓCENIE DAWNEGO STANU Z RZĘDEM PŁYT GRANITOWYCH I PASAR MOZAIK PO BOKACH DLA ODDYSKANA INTEGRALNOŚCI CHARAKTERU CAŁEJ ULICY (DOPUSZCZA SIĘ POSZERZENIE STREFY WYŁOŻENIA PŁYTKAMI GRANITOWYMI KOSZTEM CZĘŚCI PASA MOZAIK OD STRONY BUDYNKU I POPROWADZENIE PŁYT GRANITOWYCH W KIERUNKU WŁĘCZA)				

15. Karta informacyjna dla ul. Sambora w Szczecinie, ze *Studium nawierzchni ulic do weryfikacji zapisów o ochronie, zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Szczecina*, B. Kosińska, B. Makowska, W. Makay, Szczecin 1999. Na odwrocie strony opis historii ulicy: „Sambora – ulica pomiędzy ul. Potulicką a Kopernika, przekazana do użytku publicznego w 1998 roku, po kilkudziesięcioletnim okresie zamknięcia w obszarze strefy wojskowej. Pozbawiona zabudowy. Powstała w końcu XIX w. w dzielnicy garnizonowej – po stronie północnej sąsiadowała z urzędem kwatremistrzostwa i kasynem, po południowej z koszarami piechoty. Niezależnie od przewidywanego zagospodarowania ulicy zalecane jest utrzymanie solidnej nawierzchni brukowej jezdni. Brukowane ulice sąsiadujące: brak”.

15. Information page for Sambora Street in Szczecin, from: *Studium nawierzchni ulic do weryfikacji zapisów o ochronie, zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Szczecina*, B. Kosińska, B. Makowska, W. Makay, Szczecin 1999 On the reverse of the page – a description of the history of the street: “Sambora – a street between Potulicka Street and Kopernika Street, presented for public use in 1998 after several decades of being enclosed in a military zone. No buildings. Originated at the end of the nineteenth century in a garrison quarter – to the north adjoined the quarter-master centre and mess, to the south – infantry barracks. Regardless of the foreseen development of the street it is recommended to maintain the solid paved surface. Paved adjoining streets: none”.

Włączenie w obszar Szczecina w 1900 r. dotychczasowych dzielnic przedmiejskich oraz rozszerzenie zakresu inwestycji budowlanych na rejony obrzeżne zaowocowało koniecznością zróżnicowania przepisów w ramach poszczególnych obszarów. Jednocześnie zaakceptowano kolejne doświadczenia i nowinki techniczne. Do pokrywania nawierzchni jezdni dopuszczano cement MacAdama, bruk rządowy (klasy I lub II), asfalt ubijany na betonie oraz bruk drewniany na betonie. Wymiary brukowca z gładko, prostokątnie opracowaną główką, wykonanego z granitu, bazaltu, porfiru lub substancji o podobnej twardości, ustalono na 11-14 cm szerokości, 15-30 cm długości i 15-16 cm lub 19-20 cm wysokości (w zależności od użycia piasku lub walcowanego podłoża piaskowego). Szerokość fug nie przekraczała 1 cm. Wielkość krawężników określono na 15 x 40 cm przy minimum 100 cm długości.

Dla nawierzchni chodników dopuszczano następujące materiały: płyty granitowe (na podłożu z piasku min. 10 cm), asfalt (grubość 2 cm na bruku klinkierowym lub 12 cm na warstwie betonu lub bruku), bruk klinkierowy, wypalane płytki na podłożu z betonu, żwiru lub piasku, płyty cementowe o minimalnej grubości 8 cm, osadzone w piasku, oraz pojedynczy lub podwójny bruk mozaikowy na podłożu piaskowym. Długoletnia praktyka wskazała, że płyty granitowe powinny mieć prostokątną, równą i średniochropowatą powierzchnię o wielkości co najmniej 0,6 m<sup>2</sup>, grubość od 10 cm przy krawędziach do 15-18 cm w pozostałej części, szerokość minimum 60 cm, a długość 100, 110, 125 lub 150 cm. Przy ulicach o spadku powyżej 1:18 nakazywano stosowanie materiałów mniej gładkich i z większą ilością fugowania niż płyty granitowe.

**KARTA ULICY** Nr ..96..

ULICA KAPITAŃSKA Mapa nr 85,06

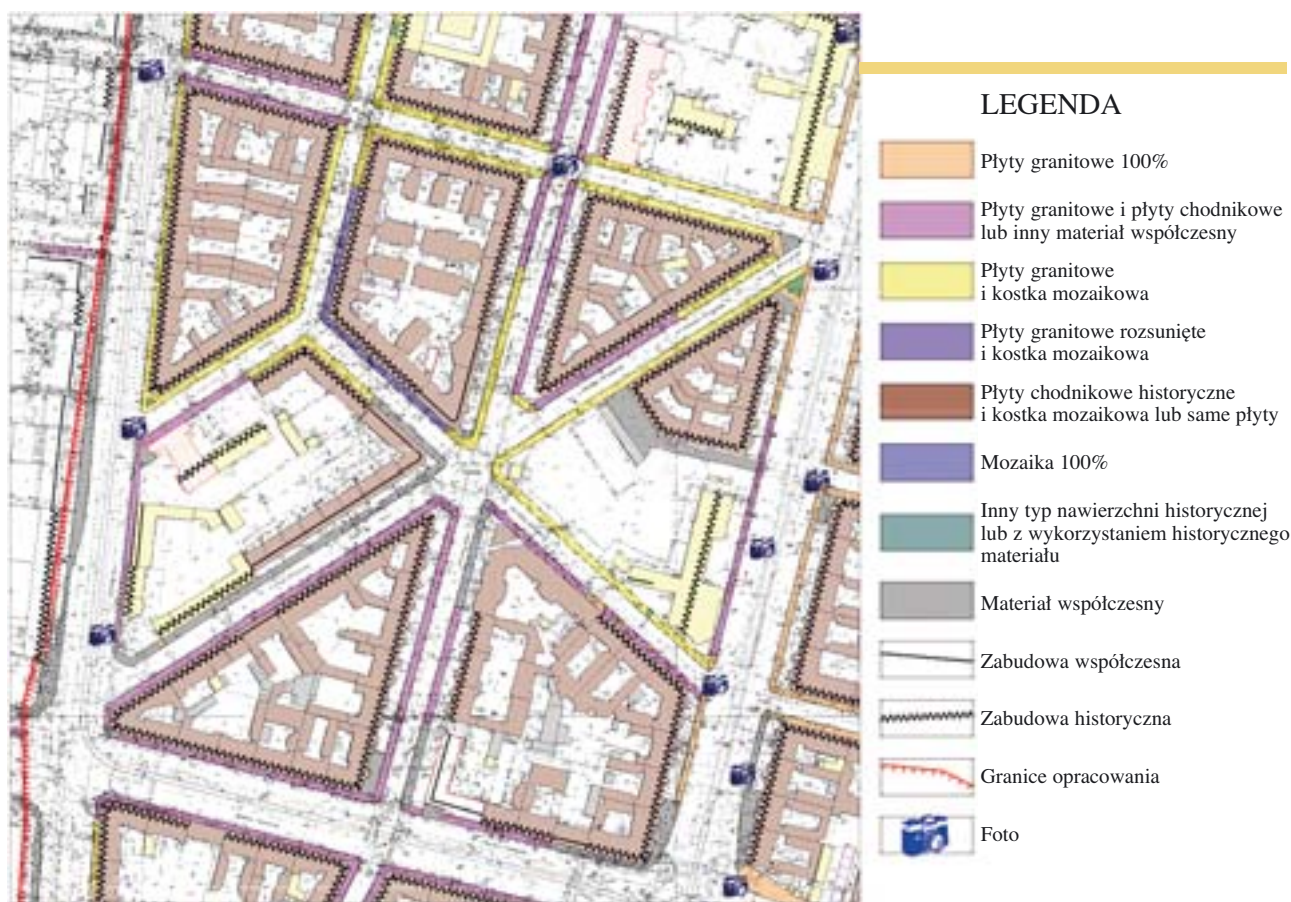
OPIS  
data inspekcji / nazwisko 26.05.2004 E. Jarzemska

☑ CALA Janina i Kuba - Samotyga STRONA ulica do historycznej części St. Sambora (ul. Potulicka - A)

CHODNIKI  
☑ WSPÓLczesna  
☐ HISTORYCZNA  
Nawierzchnie chodnika: ☑ płyty granitowe 100% ☐ płyty granitowe i ja chodnikowe bet. ☐ płyty granitowe + mozaika ☐ ja chodnikowe i mozaika  
Krawężniki: ☑ kamienne ☐ betonowe ☐ inne  
Parkowanie: ☑ na chodniku ☐ w wyznaczonych miejscach przy ulicy  
Stan zachowania nawierzchni: ☐ ok 100% ☑ powyżej 50% ☐ poniżej 50%  
Zabudowa: ☐ WSPÓLczesna ☑ HISTORYCZNA (historyczne mury) ☐ Mieszana  
Zieleń: ☑ TRAWY PUBLICZNE ☐ DRZEWIA PRZYULICZNE ☐ PRZEDOGRODOK (czysta granica) ☐ INNE  
SZKICE I UWAGI: Złóżce wskazane fragmenty ulicy - zgodnie z historycznymi N.S. - 15 p. 122, historyczne (w Samborze)

16. Karta opisowa ul. Kapitańskiej w Szczecinie z opracowania *Wytyczne ochrony i przebudowy oraz kształtowania nowych nawierzchni w obszarze śródmieścia Szczecina*, E. Jarzemska, K. Kalita-Skwirzyńska, B. Makowska, T. Prajzendanc, A. M. Walkiewicz; Szczecin 2004 r.

16. Description page of Kapitańska Street in Szczecin from the study: *Wytyczne ochrony i przebudowy oraz kształtowania nowych nawierzchni w obszarze śródmieścia Szczecina* (Directives for the Protection, Reconstruction and Shaping of New Surfaces in the City Centre of Szczecin), E. Jarzemska, K. Kalita-Skwirzyńska, B. Makowska, T. Prajzendanc, A. M. Walkiewicz; Szczecin 2004.



17. Fragment mapy z zaznaczonymi zabytkowymi nawierzchniami chodników w rejonie ulic Żółkiewskiego, Chodkiewicza i Bolesława Śmiałego w Szczecinie; 2004 r., opr.: T. Prajzendanc.

17. Fragment of map with marked historical pavement surfaces in the region of Żółkiewskiego, Chodkiewicza and Bolesława Śmiałego streets in Szczecin; 2004, prep.: T. Prajzendanc.

W obrębie śródmieścia przyjęto, że chodniki o szerokości do 4 m mogą mieć – obok 3-metrowego ciągu z płyt granitowych – strefę o lżejszej nawierzchni (np. bruk mozaikowy) do 1 m szerokości, natomiast chodniki o szerokości ponad 4 m – przynajmniej 3/4 ciągu pieszego wyłożone płytami granitowymi, a resztę lżejszym materiałem. Zezwalano, by przejazdy przez chodniki brukować do szerokości 2,5 m kamieniami rzędownymi I klasy i obniżyć krawężnik przed wjazdem.

Przy chodnikach ze szpalerem drzew zmniejszono odpowiednio szerokość pasa z płyt granitowych, pozostawiając strefę umocnioną trawą lub piaskiem, żwirem, mozaiką lub podobnym materiałem przepuszczającym wodę. Przy ciągach pieszych z rzędem drzew zalecano stosowanie nawierzchni szutrowej, piaskowej lub trawiastej, a przy drogach pieszych w obrębie placów lub założeń zielonych oraz na promenadach w centrum ulic – piasek. Nawierzchnię popularnych w Szczecinie dróg konnych utwardzano grubym piaskiem pozbawionym pyłu albo rozdrobnioną korą dębową. Ścieżki rowerowe wykładano płytami cementowymi lub pozostawiano piasek.

Na terenach o luźnej zabudowie typu willowego i osiedlowego postępowano podobnie. Dopuszczano jednak zastosowanie na jezdniach drobnego bruku na podłożu betonowym i nawierzchni szosowej, a na chodnikach – płyt granitowych lub cementowych na

szerokości co najmniej 1,5 m, a także innych sposobów umocnienia<sup>14</sup>.

Dodatkowe przepisy dotyczyły ulic z przedogródkami, które miały zachowywać wyłącznie ozdobny charakter. Oddzielano je od ulicy oraz dojeżdż do budynku ogrodzeniami o wysokości do 2,50 m, wykonanymi w materiale wskazanym przez władze policji budowlanej (z zasady kute kraty) i osadzonymi na murowanych cokołach wysokości 20-60 cm. Przylegający chodnik dla pieszych musiał mieć szerokość co najmniej 2 m. Ani w przedogródkach, ani na ich ogrodzeniach nie dopuszczano sztyków o wymiarach przekraczających 20 x 30 cm<sup>15</sup>.

W 1906 r. powierzchnia ulic zwiększyła się do 2 116 482 m<sup>2</sup>. Pięć lat później statystyki uwzględniły podział na 1 458 418 m<sup>2</sup> jezdni oraz 771 325 m<sup>2</sup> chodników i promenad.

Dobry, szwedzki kamień był łatwo dostępnym i tanim materiałem aż do wybuchu I wojny światowej. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców i pojazdów na ulicach nasiliły się narzekania na to, że dotychczasowy sposób brukowania nie chroni przed hałasem, a stosowane wzdłuż szerokich ulic duże, ciężkie płyty granitowe ułożone w kilku rzędach utrudniają instalowanie podziemnych urządzeń komunalnych. Problem ten starano się rozwiązywać, ograniczając kładzenie płyt do dwóch rzędów, a pozostałą przestrzeń utwardzając lekkim przekryciem

z kostki mozaikowej. Próbowano także wykorzystywać nowinki techniczne przemysłu cementowego. Nie wszystkie z nich okazały się korzystne, odstąpiono np. od nawierzchni cementowo-macadamowej, z której pojazdy – szczególnie te z oponami pneumatycznymi – „wysysały” drobne kruszywo. Doświadczenie podpowiadało, że znacznie mniej uciążliwa jest drobniejsza kostka, która po I wojnie zdominowała ulice o mniejszym natężeniu ruchu.

Rozwój motoryzacji spowodował konieczność poszukiwania nowych rozwiązań na główne trakty i ulice. Ważną innowacją okazała się technologia ubijanego asfaltu. Zastosowano ją po raz pierwszy w Szczecinie na początku XX w. w reprezentacyjnym rejonie miasta – na ulicach dawnego Fortu Leopolda przekształconego w zespół promenadowo-tarasowy z efektowną architekturą użyteczności publicznej (Wały Chrobrego wraz z główną aleją). Jeszcze w 1925 r. podkreślano, że ten rodzaj nawierzchni pozwolił na wydobicie monumentalnego charakteru najpiękniejszej części tego założenia (Wały Chrobrego wraz z główną aleją).

**Rodzaje nawierzchni w 1. poł. XX w.** Coraz szerzej wykorzystywano też alternatywne do naturalnych pokrycia ciągów pieszych. Doskonale prosperujące na Pomorzu w 2. poł. XIX w. cementownie zarzucały rynek wyrobami zróżnicowanymi pod względem formy, wyglądu i jakości. Po I wojnie przemysł produkujący sztuczny kamień zaczął stopniowo wypierać płyty granitowe. Nowy materiał był znacznie tańszy i wygodniejszy w użyciu, a ówczesne reklamy oceniały go jako trwalszy od kamienia naturalnego. Do najstarszych firm produkujących wyroby stosowane do utrwalania nawierzchni ulic należał Pommersche Industrie Verein, firma szczecińskiego przedsiębiorcy Johannes Heinricha Quistorpa. Zakład ten sygnował swoje wyroby, m.in. krawężniki, płytki trotuarowe i posadzkowe z cementu i klinkieru, skrótem „P.J.V. Stettin”. Quistorp wykorzystał te produkty na przełomie XIX i XX w. na terenie osiedla willowego Nowy Westend (w okolicy pl. Jakuba Wujka).

Do dziś spotkać można także płytki z napisem „Comet”, pochodzące z fabryki cementu założonej w 1896 r. na terenie Grabowa (przy ul. Firlika 2) przez Alberta Eduarda Toepffera (il. 3). Zakład ten



18. Szczecin, al. Jedności Narodowej/Wielkopolska, narożnik chodnika z nawierzchnią wykonaną z płyt granitowych, stan z 2004 r.  
18. Szczecin, Jedności Narodowej/Wielkopolska Avenue, pavement quin with surface made of granite slabs, state in 2004.

produkował wyroby cementowe, głównie płyty trotuarowe ze sztucznego granitu, wg zasad opracowanych w Elblągu w 1881 r. przez firmę P. Jantzen. Próbę możliwości technicznych tych płyt przeprowadzono w Berlinie, gdzie wybrukowano 8000 m<sup>2</sup> chodników głównej ulicy Unter den Linden. Efekt okazał się na tyle zadowalający, że stolica zamówiła w 1904 r. 40 000 m<sup>2</sup> tego materiału. Na początku XX w. zdolność produkcyjna zakładu sięgała 100 000 m<sup>2</sup> rocznie. Do ważnych producentów materiałów nawierzchniowych należały także: fabryka cementu portlandzkiego w Drzetowie założona w 1871 r., firma F. C. Reincke & Co Stettin działająca od 1899 r. i specjalizująca się w sztucznym granicie, oraz zakład Gustava Urbana (płytki chodnikowe z napisem „Gustav Urban Nachlg” można spotkać m.in. na Pogodnie) (il. 4)<sup>16</sup>.

W 1918 r. jezdnie i drogi konne Szczecina zajmowały powierzchnię 1 601 123 m<sup>2</sup>, a chodniki i drogi spacerowe 856 262 m<sup>2</sup><sup>17</sup>. W 1925 r. przy łącznej długości ulic Szczecina wynoszącej 150 km i 2 509 000 m<sup>2</sup> nawierzchni umocnionej występowały następujące rodzaje „posadzek”:

- chodniki dla pieszych i promenady – 881 000 m<sup>2</sup>,
- trasy dla ruchu konnego i kołowego – 56 000 m<sup>2</sup>,
- jezdnie z nawierzchnią ze szwedzkiego bruku (płyt) – 560 000 m<sup>2</sup>,



19. Szczecin, al. Jedności Narodowej/Mazurska, chodnik z nawierzchnią wykonaną z płyt granitowych, stan z 2004 r.  
19. Szczecin, Jedności Narodowej/Mazurska Avenue, pavement with surface made of granite slabs, state in 2004.

- niemieckie płyty kamienne – 30 000 m<sup>2</sup>,
- „kocie łby” i kamień polny – 754 000 m<sup>2</sup>,
- nawierzchnia cementowo-macadamowa – 13 000 m<sup>2</sup>,
- drobna kostka brukowa – 16 000 m<sup>2</sup>,
- asfalt ubijany – 102 000 m<sup>2</sup>,
- nawierzchnia szosowa – 92 000 m<sup>2</sup><sup>18</sup>.

W latach 30. ub. stulecia produkcją lub hurtową sprzedają brukowca oraz płyt chodnikowych zajmowało się, oprócz wyżej wymienionych firm, także kilka mniejszych (Albert Jagow, Max Reinhold, Franz Block, A. F. Färber, Mund & Schüdt). W tym czasie branżowe księgi adresowe wymieniały 10 firm zajmujących się kładzeniem bruku (A. R. Ladwig, R. Frank, K. Kalbinger, E. Mecklenburg, A. Peplau, W. Raddatz, C. Schultz, P. Schulz oraz Steinmetz und Tiefbau Pommern GmbH)<sup>19</sup>.

Rozwój osiedli mieszkaniowych w okresie międzywojennym powodował dalszy wzrost powierzchni ulic – w 1934 r. jezdnie i drogi konne obejmowały 1924586 m<sup>2</sup>, a chodniki i aleje spacerowe 1217765 m<sup>2</sup>. W 1937 r. powierzchnia ulic oczyszczanych przez miasto wynosiła 3 056 995 m<sup>2</sup>. Drogi, ulice i linie kolejowe zajmowały wówczas ok. 74 arów, czyli 9 proc. obszaru miasta<sup>20</sup>.

W okresie znacznego rozwoju zabudowy mieszkaniowej poza centrum, realizowanej głównie przez spółdzielnie mieszkaniowe i dotowanej przez państwo, nawierzchnie ulic zdominowane zostały przez drobną kostkę ze spoinami cementowymi, a chodniki przez płytkę betonową. Ten rodzaj nawierzchni zastosowano zarówno na ulicach Wzgórza Ackermanna (w rejonie Waryńskiego – Traugutta), na uliczkach zespołu szeregówek między ulicami Reymonta a Brzozowskiego, osiedlu przy dworcu Niebuszewskim, jak i powiększonego w tym czasie dwukrotnie osiedla Pogodno: Braunsfelde „B” między ulicami Brodzińskiego i Czorsztyńską oraz Braunsfelde Süd od strony ul. Witkiewicza. Na głównych ulicach śródmieścia coraz częściej stosowano nowoczesne masy bitumiczne, jednak ulice o mniejszym natężeniu komunikacji nadal otrzymywały nawierzchnie brukowe (il. 5).

W 1939 r. do Szczecina przyłączono liczne pobliskie miejscowości, tworząc tzw. Wielki Szczecin.

W znacznej części miały one charakter wiejski, choć nie brakowało i takich, jak Dąbie, Pomorzany czy Zdroje, które od dawna dbały o infrastrukturę podobnie jak Szczecin.

## Nawierzchnie ulic w Szczecinie. Opracowania inwentaryzacyjne

Stan zachowania historycznych nawierzchni chodników i jezdni ulic w Szczecinie poddany został rozpoznaniu podczas dwóch inwentaryzacji w 1999 i w 2004 r.<sup>21</sup> Zweryfikowano powszechny pogląd o ich złym stanie technicznym, uwidoczniło olbrzymi i zróżnicowany zasób, tak pod względem projektowym, materiałowym, jak i estetycznym, choć zakresy obu opracowań nie dotyczyły całego miasta w jego obecnych granicach administracyjnych<sup>22</sup> (il. 6, 7).

Wnioski z przeprowadzonych prac terenowych wskazały na konieczność monitorowania stanu zachowania tych niezwykle wartościowych elementów aranżacji historycznych wewnątrz architektoniczno-urbanistycznych, skrupulatnego uwzględniania zasad ich ochrony przy redagowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz precyzyjnego formułowania wytycznych konserwatorskich.

Straty w zasobie szczecińskich historycznych nawierzchni, związane z powojennymi inwestycjami, nie są możliwe do oszacowania. Większość decyzji dotyczących stosowania bitumicznych nakładek na brukowanych jezdniach śródmiejskich ulic zapadała w latach 60. i 70. XX w., gdy w planach miejscowych nie było jeszcze wyznaczonych stref ochrony konserwatorskiej<sup>23</sup>. Inwestycjami tymi objęta była większość śródmieścia, w rejonie najbardziej ruchliwych ciągów komunikacyjnych i w najbliższym sąsiedztwie obiektów zabytkowych.

Podobnie, w ciągu wielu lat po 1945 r., przeprowadzano modernizacje ciągów pieszych, często kosztem szerokich, charakterystycznych dla XIX-wiecznego śródmieścia trotuarów, a w niektórych częściach miasta również kosztem obsadzeń przyulicznych, przedogródków w pierzejach o zwartej zabudowie kamienicowej. Likwidowano kute parkany,

20. Szczecin, ul. Bohaterów Warszawy/ Pocztowa, chodnik pierwotnie wykonany z płyt granitowych z zewnętrznym pasem z mozaiki (obecne wtórne uzupełnienia z asfaltu), czytelna oryginalna kompozycja łączenia chodników dwóch zbiegających się ulic; stan z 2004 r.

20. Szczecin, Bohaterów Warszawy/ Pocztowa Street, pavement originally made of granite slabs with an outer mosaic strip (today: asphalt supplement), legible original composition of joining the pavements of two crossing streets; state in 2004.





## MAŁA ARCHITEKTURA

21. Szczecin, ul. Pułaskiego, chodnik pierwotnie wykonany z płyt granitowych z zewnętrznym pasem z mozaiki, zachowana oryginalna nawierzchnia ulicy z rynsztokiem i kamiennym krawężnikiem, stan z 2004 r.

21. Szczecin, Pułaskiego Street, pavement originally made of granite slabs with an outer mosaic strip, preserved original street surface with gutter and stone quoin, state in 2004.

obniżano lub niwelowano cokoły, krawężniki, wprowadzano nowe, współczesne materiały i formy wymieniając lub przekładając nawierzchnie historyczne (il. 8, 9).

W ostatnim dziesięcioleciu na terenie historycznego śródmieścia Szczecina korekty układu komunikacyjnego dotyczyły wielu zmian w przekrojach ulic, związanych z próbami aranżacji deptaków, przebudowami skrzyżowań i organizacją nowych miejsc postojowych. Działania te były zarówno skutkiem presji projektantów, wzrastającej liczby pojazdów samochodowych, jak i problemów komunikacyjnych miasta. Niewątpliwie również skutkiem braku wiedzy na temat wartości historycznego wyposażenia i umeblovania miasta.

**Prawna ochrona elementów ulic.** Po raz pierwszy szczegółowe zapisy celów i zasad stosowanych w strefach ochrony konserwatorskiej ustalono w prawie miejscowym w 1994 r.<sup>24</sup> Przeworsowano wówczas wpis gwarantujący prawną ochronę dwóch nowych elementów dotyczących ulic. Pierwszy dotyczył aspektu niematerialnego – ochrony historycznego nazewnictwa ulic i placów starego miasta oraz przywrócenia kilku historycznie uzasadnionych nazw, które po wojnie zostały zniekształcone lub zmienione (np. nazwy Świętego Ducha dla ul. Pod Bramą). Drugi zapis dotyczył ochrony historycznych nawierzchni wybranych ulic lub ich fragmentów. Uwzględniono wtedy wartości zabytkowe nie tylko historycznego rozplanowania ulic i placów miasta (bez wyszczególnionych chodników), ale także ich nawierzchni. Zapisy te obowiązywały jedynie do 2003 r.<sup>25</sup>, choć w czasie ich redagowania zdawały się optymalne.

Niestety, praktyka pokazała, że nie były na tyle wystarczające, by ocalić zabytkowe chodniki przed skutkami prac remontowych. Głównie w trakcie przekładania i naprawy sieci uzbrojenia podziemnego, przy montażu reklam, pionowych znaków drogowych i oświetlenia niedostatecznie ostrożnie obchodzono się z trudnym do obróbki materiałem.

Ciężkie i często przekraczające metr kw. granitowe elementy były niewłaściwie podnoszone i składowane. Nieregularne ich formy (spód płyty w przekroju miał łukowy profil o grubości od kilku przy skraju do ponad 20 cm w strzałce) wymagały użycia specjalistycznego sprzętu do demontażu i drewnianych przekładek przy układaniu jednych na drugich. Wiele granitowych płyt ulegało stłuczeniu także w wyniku innych mechanicznych czynników, w tym parkowania na chodnikach ciężkich pojazdów.

**Przebudowa historycznych nawierzchni.** W 2004 r. w Szczecinie rozpoczęto zakrojoną na szerszą skalę inwestycję polegającą na przebudowie historycznych nawierzchni chodników wykonanych w całości z płyt granitowych. Działania te zgłaszane służbom miejskim jako remontowe nie wymagały – w interpretacji inwestorów – uzyskania pozwolenia na budowę<sup>26</sup>. Jednak metoda prowadzenia remontu przyjęta przez wykonawców wzbudziła natychmiast ostrą społeczną krytykę, nagłośnioną przez lokalne media. Generalny Konserwator Zabytków stwierdził, że prace prowadzone były ze szkodą dla wartości zabytkowych. Ze względu na brak ochrony ustawowej czy opartej na prawie miejscowym nie przywrócono pierwotnego wyglądu przebudowanych wtedy historycznych chodników<sup>27</sup>. Inwestycji nie kontynuowano na podstawie przyjętej koncepcji.

Przebudowa objęła XIX-wieczne śródmieście, w rejonie ulic Jagiellońskiej, Rayskiego, Śląskiej, a także inne miejsca, również wpisane do rejestru zabytków (Podzamecze) i najbliższe otoczenie obiektów wpisanych do rejestru zabytków (poczta przy ul. Dworcowej). Zastosowana metoda polegała na wykorzystaniu historycznych płyt granitowych, ale w przeciwieństwie do dawnego rozwiązania szeroko rozsuniętych oraz wypełnienia dystansów między nimi kamienną kostką mozaikową. Taka nawierzchnia nie nawiązywała do szczecińskich rozwiązań historycznych. Argumentem inwestorów była – pozorna tylko – możliwość pokrycia większej powierzchni



22. Szczecin, ul. Feczaka/Odrowąza, chodnik wykonany z betonowych płytek chodnikowych i z mozaiki, rozwiązanie oryginalne, stan z 2004 r.

22. Szczecin, Feczaka/Odrowąza Street, pavement made of concrete pavement plates and a mosaic, original solution, state in 2004.

materiałem kamiennym. Odbywało się to jednak kosztem utraty wartości estetycznych, historycznych i kompozycyjnych chodników oryginalnych. W trakcie prac wiele demontowanych płyt uległo kolejnym uszkodzeniom, a wiele zaginęło (il. 10, 11).

Wprowadzane przez miasto zmiany nawierzchni jezdni nie wzbudzają jednak podobnych emocji mieszkańców. Brukowa kostka rzędowa, szczególnie na szerokich arteriach o nasilonym ruchu samochodowym, w rejonie mostów i wiaduktów, powszechnie kojarzyła się bowiem z poważnym zagrożeniem bezpieczeństwa drogowego. W tej sytuacji, niestety, tylko boczne, osiedlowe ulice, o niewielkim natężeniu ruchu zdają się mieć szansę na zachowanie walorów zabytkowych. Coraz częściej bowiem sami mieszkańcy wnoszą o wykonywanie bitumicznych nakładek na swoich ulicach, wskazując na śliskość nawierzchni kamiennych i powstający hałas. Nawet tak niezwykły układ jezdni, jak trójdrożny system w dzielnicy Krzekowo, złożony z drogi zimowej i dwóch równoległych do niej dróg letnich, poddany został w ostatnim roku modernizacji. Rozwiązanie<sup>28</sup>, reliktywne nie tylko w skali Szczecina, zniszczyły nie tylko nawierzchnia bitumiczna, ale także nieobecne tu wcześniej chodniki i krawężniki. A warto wspomnieć, że przed 10 laty w szczegółowych zapisach planu miejscowego wskazano na konieczność odtworzenia kamiennej nawierzchni tej ulicy<sup>29</sup> (il. 12-14).

Prace badawcze i inwentaryzacyjne dotyczące historycznych nawierzchni chodników i jezdni szczecińskich ulic są jedynie pochodną inwestycji i powoli budują wrażliwość projektantów i redaktorów planów miejscowych. Od 2003 r. na potrzeby tych planów powstają studia ochrony wartości kulturowych lub poddaje się weryfikacji wcześniejsze opracowania. Zawarte w nich zapisy, dotyczące ochrony nawierzchni historycznych, nie są w nich nadal dostatecznie i jednoznacznie wyartykułowane, co skutkuje kolejnymi dyskusyjnymi realizacjami (ul. Bolesława Krzywoustego).

**Weryfikacja do ustalenia zakresu ochrony konserwatorskiej nawierzchni ulic w Szczecinie.** W 1999 r. wykonano opracowanie weryfikujące powstały 5 lat wcześniej spis ulic i placów, dla których ustalono w prawie miejscowym zakaz zmiany brukowanej nawierzchni jezdni lub obowiązek jej przywrócenia<sup>30</sup>.

Mimo istniejącego wtedy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego realizacja części zapisów stała się nieaktualna lub utraciła uzasadnienie, jako niezgodna ze stanem faktycznym i zamierzeniami planistycznymi. Przyczyną były przede wszystkim zmiany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, działania podjęte przez służby drogowe i mieszkańców oraz dekapitalizacja.

Weryfikacją objęto 170 ulic wskazanych w spisie i dodatkowo inne, bezpośrednio z nimi sąsiadujące o wartości zabytkowej. Głównym celem opracowania było urealnienie spisu poprzez eliminację z niego tych ulic, dla których wnioskowana wcześniej ochrona przestała być zasadna. Prace inwentaryzacyjne oparto na badaniach terenowych. Wykonano inwentaryzację stanu nawierzchni wszystkich wskazanych do weryfikacji ulic. Uwzględniono stan nawierzchni jezdni, towarzyszących im chodników, zieleni i tzw. mebla ulicznego. Wyniki prac terenowych rejestrowano na kartach zawierających tabele oraz dokumentowano fotograficznie.

Karty dotyczyły bądź poszczególnych ulic, jeżeli opis odpowiadał całej ich długości, bądź w innych przypadkach dokładnie zdefiniowanych odcinków. Różnorodność rozwiązań spowodowała, że dla wspomnianych 170 ulic powstała konieczność wykonania ok. 450 kart. Na odwrocie każdej z nich zapisano informacje o ulicy (czas wytyczenia, ewentualnego wybrukowania, lokalizację w mieście z odniesieniem do zespołów zabudowy historycznej lub najistotniejszych elementów historycznej obudowy), a także o sąsiednich ulicach pokrytych nawierzchniami historycznymi<sup>31</sup>.

Tabele konstruowano z uwzględnieniem następujących kryteriów (il. 15):

23. Szczecin, pl. Armii Krajowej, chodnik wykonany z mozaiki, rozwiązanie oryginalne, stan z 2004 r.  
23. Szczecin, Armii Krajowej Square, pavement made of mosaic, original solution, state in 2004.



- lokalizacyjnych (z zaznaczeniem lokalizacji wg numeracji terenów elementarnych obowiązującego wtedy planu miejscowego),
- komunikacyjnych (klasa ulicy),
- historyczno-konserwatorskich (forma ochrony konserwatorskiej),
- estetycznych,
- ekologicznych (zielen, akustyka i konsekwencje sanitarne),
- ekonomicznych.

Przy redakcji tabel nie analizowano istotnego kryterium społecznego, wynikającego z odczuć użytkowników bezpośrednich.

Waloryzacja, ze względu na metody postępowania konserwatorskiego w stosunku do jezdni ulic o historycznej nawierzchni, została naniesiona w wersji elektronicznej na planszę zbiorczą Szczecina w skali 1:30 000 oraz na 25 planów poszczególnych osiedli ( w skalach 1:10 000 i 1:20 000).

W części tekstowej opracowania zawarte zostały opisy historycznego rozwoju metod opracowania nawierzchni ulic w Europie oraz zastosowania ich w Szczecinie, a także tłumaczenia materiałów źródłowych dotyczących miasta z okresu od poł. XIX do pocz. XX w., przechowywanych w Archiwum Państwowym.

**Analiza uwarunkowań komunikacyjnych i historyczno-konserwatorskich.** Dokonana po zgromadzeniu materiałów z wizji terenowych umożliwiła określenie szczegółowych wytycznych konserwatorskich dla poszczególnych ulic lub ich fragmentów. Zwracano uwagę na różnorodne funkcje spełniane przez historyczne nawierzchnie ulic, a w szczególności: komunikacyjną (natężenie, płynność i bezpieczeństwo ruchu); kompozycyjno-estetyczną, informacyjno-symboliczną (historyczne znaczenie wnętrza urbanistycznego lub zespołu); promującą historyczne rozwiązania komunikacyjne (strukturę, formę nawierzchni, przekrój ulicy).

Pozwoliło to na przeprowadzenie ostatecznej weryfikacji spisu oraz wyodrębnienie sześciu kategorii ulic i placów:

- ulice i place, dla których utrzymano zakaz zmiany nawierzchni brukowej lub obowiązek jej przywrócenia (130);
- ulice i place z nawierzchnią jezdni zalecaną do utrzymania lub do odtworzenia przy użyciu materiału kamiennego (11);
- ulice i place nie ujęte w poddanym weryfikacji spisie, dla których obowiązywały ustalenia dotyczące zachowania nawierzchni brukowych, zawarte w planie miejscowym (12), lub z nawierzchnią jezdni zalecaną do utrzymania i konserwacji bądź odtworzenia w materiale kamiennym (26);
- ulice i place z nawierzchnią możliwą do zmiany ze wskazaniem (zaleceniem) wykorzystania materiału kamiennego<sup>32</sup> (24);
- ulice i place ze współczesną nawierzchnią możliwą do utrzymania lub zastosowania (25);
- ulice i place, po przeprowadzonych renowacjach i modernizacjach, zwolnione z rygorów ochrony nawierzchni historycznej zgodnie ze stanowiskiem konserwatorskim na etapie projektów (10).

**Wnioski dotyczące postępowania konserwatorskiego.** Zostały sformułowane na podstawie wyników prac terenowych. Objęły określenie zasadniczych typów nawierzchni kamiennych oraz metod postępowania konserwatorskiego w przypadku przyjętych rozwiązań. Ogólne uwagi konserwatorskie zawierały m.in. następujące stwierdzenia:

- pierwotny kształt przekroju ulicy wraz z chodnikiem, przedogódkami, zielenią komponowaną wysoką i niską oraz meblem ulicznym są wartościami stałymi, które wraz z zabudową tworzą jednorodne wnętrza i zmiana każdego z tych elementów prowadzi do zakłócenia struktury przestrzennej;
- wszelkie zmiany i działania związane z renowacją historycznych nawierzchni ulic i chodników powinny



być opracowywane przy udziale architekta, a w szczególnych przypadkach (tereny wpisane do rejestru zabytków lub objęte ochroną konserwatorską z tytułu prawa miejscowego) – konserwatora zabytków.

Sformułowano ponadto zalecenia, które postulowały następujące działania:

- ujednoczanie rodzaju nawierzchni w obrębie odcinków między przecznicami, o ile zmiana rodzaju nawierzchni nie jest wynikiem świadomego ekspozowania obiektu pochodzącego z innego okresu (poza współczesną zabudową plombową);
- wykluczenie stosowania współczesnych materiałów prefabrykowanych i mas bitumicznych w modernizacjach i remontach fragmentów nawierzchni historycznych;
- przeprowadzanie renowacji zieleni, szczególnie na terenach śródmiejskich przedogródków, przy dojazdach do lokali adaptowanych na cele usługowe i handlowe w parterach lub piwnicach kamienic;
- przeprowadzanie renowacji historycznego mebla ulicznego oraz skrupulatnego dobierania współczesnych elementów małej architektury tego typu z uwzględnieniem nieniszczących sposobów ich montażu;
- pozyskiwanie, w uzgodnieniu ze służbami konserwatorskimi, historycznego materiału kamiennego do celów renowacji z tych rejonów miasta, gdzie występuje on wtórnie lub szczątkowo.

Wskazania konserwatorskie dla poszczególnych typów nawierzchni w szczególności wskazywały na konieczność:

- utrzymania pierwotnego rodzaju materiału, wielkości elementów kamiennych, kolorystyki, rodzaju spoin i wątku, przede wszystkim na terenach wpisanych do rejestru zabytków i na tych, gdzie nawierzchnia stanowi część historycznej struktury zagospodarowana przestrzennego;
- dokonania opracowywania projektowego zmian nawierzchni w rejonach renowacji zabudowy historycznej i realizacji zabudowy współczesnej na terenach historycznych układów komunikacyjnych.

W wyniku weryfikacji stwierdzono, że jedynie 10 ulic – po uzgodnieniu ze służbami konserwatorskimi – zwolnionych zostało z wcześniejszych rygorów ochrony historycznej nawierzchni. Określono bezwzględny nakaz utrzymania lub przywrócenia nawierzchni historycznej na 130 przeanalizowanych ulicach.

Opracowanie stanowi materiał dokumentacyjny i może być wykorzystane jako wskazówka dla autorów studiów urbanistyczno-konserwatorskich poszczególnych dzielnic, wykonywanych na potrzeby nowych planów miejscowych lub przy redagowaniu szczegółowych zapisów do prawa miejscowego w formie osobnej uchwały czy zmian w istniejących już planach.

## Wytyczne ochrony nawierzchni chodników w Szczecinie

Uzupełnieniem opracowania z 1999 r. stały się wykonane 5 lat później *Wytyczne ochrony nawierzchni chodników w obszarze śródmieścia Szczecina*. Inicjatywa przeprowadzenia badań i analiz niezbędnych do zredagowania wytycznych została sprowokowana krytyką, jaką wzbudziła modernizacja historycznych nawierzchni śródmiejskich chodników dokonana z funduszy samorządowych.

Zasób historycznych nawierzchni chodników na opracowanym terenie był dominujący w stosunku do nawierzchni współczesnych. Niezależnie od stanu ich degradacji, na jaki miały wpływ przede wszystkim metody prowadzenia prac remontowych w ciągu ostatnich dziesięcioleci, nie należało wykluczyć możliwości prowadzenia rewaloryzacji, uwzględniających kompromisowe rozwiązania podyktowane wymogami komunikacji kołowej.

Przestrzeń ulicy, a w szczególności powierzchnia chodników, oddana jest w głównej mierze pieszym, którzy uczestniczą w percepcji wnętrza urbanistycznego z wysokości swoich oczu. Najczęściej kierują wzrok na płaszczyzny poziome – chodniki lub

24. Szczecin, ul. Tarczyńskiego, wjazd na posesję, rozwiązanie oryginalne, widoczny sfazowany krawężnik przed wjazdem oraz zachowany rynsztok i brukowana nawierzchnia jezdni, stan z 2004 r.

24. Szczecin, Tarczyńskiego Street, entrance to plot, original solution, visible canted quoin in front of the entrance, preserved gutter and paved road surface, state in 2004.



panionowe – elewacje budynku/zieleni, dla których nawierzchnia chodnika stanowi tło.

Istotne znaczenie na wydzielenie w obrębie chodnika stref o różnych funkcjach (ruch pieszy, rowery czy kołowy przy wjazdach na tereny posesji) oraz stref publicznych i prywatnych, mają materiał i kompozycja jego ułożenia. Nawierzchnie chodników spełniają ważne funkcje praktyczne, przy czym kapitalne znaczenie mają jakość i technika położenia materiału. Względy te wywierają wpływ na percepcję wnętrza urbanistycznych i powinny być brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o zakresie i sposobach remontów oraz konserwacji nawierzchni chodników. Ważna jest zatem ścisła współpraca: architektów, inżynierów drogownictwa oraz architektów zieleni, co oznacza powrót do praktyk projektowania nawierzchni chodników.

Celem tego opracowania było dokonanie inwentaryzacji historycznych nawierzchni chodników, określenie ich typów, stanu zachowania, jakości technicznej oraz przygotowanie wytycznych do remontów, rewaloryzacji, przebudów, zasad użytkowania i zakresu ochrony. Wnioski zawarte w opracowaniu miały stanowić materiał pomocniczy dla służb konserwatorskich oraz być podstawą do rozwiązań planistycznych i decyzji inwestycyjnych. Służyć miały także do redagowania zapisów prawa lokalnego, związanych z ochroną poszczególnych elementów historycznego wyposażenia ulic, oraz wniosków o wpisy do rejestru zabytków.

Metoda opracowania oparta została na przeprowadzonej w terenie wizji, mającej na celu zweryfikowanie ilościowe i jakościowe historycznych nawierzchni chodników we fragmencie lewobrzeżnej części miasta Szczecina.

Wyniki lustracji w terenie były nanoszone na:

- karty opisowe dla poszczególnych ulic. W przypadku bogactwa odczytanych w terenie informacji oraz występowania różnorodności typów historycznych nawierzchni chodników wzdłuż poszczególnych ulic lub ich fragmentów powstawała różna liczba kart dla poszczególnych ulic (od 1 do 11). Ostatecznie wykonano 413 kart dla 175 ulic i placów. Karty wykonywane zostały w standardzie autorskiej tabeli uzupełnianej metodą jednoznacznych odpowiedzi (tak/nie) (il. 16). Mają one odniesienie do poszczególnych sektorów map;
- mapy. Przyjęta została wielopoziomowa skala kolorystyczna dla poszczególnych rodzajów nawierzchni oraz symbole graficzne dla innych wartości (informacji), mających wpływ na czytelność mapy lub późniejsze opracowanie wytycznych konserwatorskich (il. 17).

Uzupełnieniem badań terenowych była dokumentacja fotograficzna.

Wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji wskazały na konieczność wypracowywania zasad ochrony historycznych nawierzchni chodników na terenach



25. Szczecin, pl. Grunwaldzki/ul. Piłsudskiego, nawierzchnia współczesna, wykonana z użyciem materiału zabytkowego, miejsce styku z nawierzchnią współczesną wykonaną z betonowych płytek chodnikowych, stan z 2004 r.

25. Szczecin, Grunwaldzki Square/Piłsudskiego Street, contemporary surface, made with historical material, place of contact with contemporary surface made of concrete pavement plates, state in 2004.

szczególnie uprzywilejowanych i wartościowych pod tym względem oraz terenach zdegradowanych i wymagających prac renowacyjnych.

Wyodrębniono cztery typy historycznych nawierzchni chodników:

- płyty granitowe (100 proc.) układane pasami – od 1 do 11 – na całej szerokości chodnika równoległe do osi ulicy. Płyty są zazwyczaj prostokątne o proporcjach ok. 1:1,5. Oryginalne narożniki chodników układane są z krzywoliniowo ciętych płyt. W przypadku łączenia nawierzchni prostokątnie do siebie ustawionych (np. przy narożnikach 2 zbiegających się ulic) stosowana jest zasada dojścia do narożnika pasów nawierzchni ulicy głównej i dojścia do pasów chodnika ulicy głównej pasów nawierzchni ulicy podporządkowanej. Nawierzchnia układana jest z uwzględnieniem kolorystyki tak, by co najmniej jeden pas miał ten sam odcień. Jest to dominujący rodzaj nawierzchni w rejonach sąsiadujących z terenami dawnej twierdzy i na Nowym Mieście. Na opracowywanym terenie nawierzchnie takie zajmują 9,74 ha, czyli 34,08 proc. (il. 18, 19);

- płyty granitowe łączone z kamienną kostką mozaikową. Pasy mozaiki układane są jedno- lub dwustronnie wzdłuż jednego lub dwóch pasów płyt granitowych, ułożonych na styk. Płyty prostokątne, o proporcjach ok. 1:1,5, tworzą pasy równoległe do osi ulicy. W szerokości chodnika jest ich od 1 do 3. Szerokość pasów mozaiki jest różna, od 30 cm do ponad 2 m. Mozaika tworzy motyw tzw. zębów piły lub układana jest ukośnie w stosunku do osi chodnika. Pas mozaiki oddzielony jest od krawężnika wąskim, pojedynczym pasem kostek równoległym do osi chodnika, estetycznie ograniczającym kompozycję. Występują również chodniki o zdublowanej nawierzchni mozaikowej od strony elewacji. W tym przypadku płaszczyzna mozaiki podzielona jest dekoracją z ustawionych poziomo lub pionowo klinkierowych płytek czerwonego lub żółtego koloru. Przy narożnikach ulic pasy płyt dochodzą do siebie w miejscu przecięcia się ich osi (niezależnie od liczby pasów w poszczególnych chodnikach). Wzdłuż szczytowej elewacji kamienicy narożnej wprowadzany jest dodatkowo jeden lub dwa pasy płyt granitowych „skrót”. Pozostała powierzchnia – trójkątnego placyku – wypełniona jest mozaiką. Rozwiązanie to wskazuje na zasadę stosowania mozaiki do celów dekoracyjnych na powierzchniach o mniej intensywnym ruchu pieszym. Tego rodzaju nawierzchnie dominują w rejonie tzw. kwartałów turzyńskich i na zapleczu kompleksu Wałów Chrobrego. Na opracowywanym terenie nawierzchnie takie zajmują 2,56 ha, czyli 8,96 proc. (il. 20, 21);
- historyczne betonowe płyty chodnikowe z kamienną kostką mozaikową. Płyty betonowe (25x25 cm) oraz płyty brzegowe tzw. czapa biskupa, układane są najczęściej w motyw karo, z obustronnym lub jednostronnym pasem z mozaiki. Liczba płytek kwadratowych, ściśle do siebie przylegających, waha się od 5 do 11 (najczęściej 6-7). Spoiny są wąskie. Mozaika układana jest – podobnie jak w nawierzchniach z płyt granitowych – w motyw zębów piły, pojedyncze półuski lub po skosie. Takie nawierzchnie dominują w zabudowie pasmowej dzielnicy Niebuszewo, kompleksie zabudowy wielorodzinnej w rejonie ulic: Gorkiego i Ojca Beyzyma, Felczaka, Niedziałkowskiego, Jedności Narodowej i Monte Cassino oraz Wałów Chrobrego, sporadycznie w Nowym Mieście. Na opracowywanym terenie zajmują 3,66 ha, czyli 12,81 proc. (il. 22);
- kamienna kostka mozaikowa (100 proc.) często układana jest w wachlarz, półuski lub tzw. na dziko oraz w motywy geometryczne: pasy i kwadraty, w różnych kolorach, często o wyodrębnionych obramowaniach. Nawierzchnia ta charakterystyczna jest dla ciągów pieszych w rejonie obiektów reprezentacyjnych oraz terenów parkowych i rekreacyjnych, gdzie ruch ma charakter uspokojonego, a wielkości nawierzchni są znaczne. Powierzchnie wypełnione mozaiką zazwyczaj oddzielone są od

krawężnika wąskim obramowaniem, wykonanym z 3 pasów kamieni, przy czym pas trzeci od krawężnika ma często kolor czarny lub ciemnoszary. Kostki mozaiki tworzące bordiurę całej kompozycji zawsze ułożone są równoległe do osi chodnika lub linii krawężnika. W przypadku łączenia różnych kierunków nawierzchni, dwóch krzyżujących się ulic lub części placu, stosowana jest zasada przenikania się dochodzących do siebie motywów. W większości mozaika wykonywana była z drobnej kostki granitowej białej lub jasnoszarej, wyjątkowo z bordiurami ciemniejszymi. Nawierzchnie mozaikowe są dominujące w rejonie pl. Armii Krajowej, pl. Grunwaldzkiego, parku im. St. Żeromskiego i Wałów Chrobrego. Na opracowywanym terenie zajmują 1,44 ha, czyli 5,04 proc. (il. 23);

- brukowane wjazdy na posesje, występujące często jako relikty sposobu wykorzystywania podwórz, związane ze stajniami, zakładami produkcyjnymi, warsztatami. Zachowały się także brukowane wjazdy na posesje często nieistniejących już domów (il. 24).

Wydzielono też trzy typy nawierzchni wykonanych z użyciem kamiennego materiału historycznego, poddane pracom remontowym w okresie rozwojowym:

- płyty granitowe ze współczesną kamienną kostką mozaikową. W tej nawierzchni płyty granitowe są rozsunięte, układane wzdłuż chodnika lub nieregularnie, z szerokimi przestrzeniami między nimi wypełnionymi kamienną kostką mozaikową (od 2 do 6 kostek mozaiki między płytami). Rozwiązanie to stosowane było przy remontach nawierzchni chodników pierwotnie posiadających nawierzchnię wykonaną w całości z płyt granitowych. Kompozycja ta zazwyczaj jest niejednorodna; w niektórych przypadkach nawiązuje kierunkiem ułożenia płyt kamiennych do pierwotnych rozwiązań. Występują też przypadkowe przyłączenia nawierzchni różnych rodzajów. Nawierzchnie takie dominują w rejonie ulic: Jagiellońskiej – pl. Zamenhofa, Niedziałkowskiego, fragmentarycznie występują na ul. Mazurskiej, Małopolskiej oraz przy pl. Grunwaldzkim. Na opracowywanym terenie zajmują 1,89 ha czyli 6,61 proc. (il. 25);
- płyty granitowe z betonowymi płytami chodnikowymi lub innym materiałem współczesnym (stosowanym zazwyczaj wtórnie w miejsce kostki mozaikowej). Rozwiązanie takie dominuje w rejonie kwartałów turzyńskich oraz sporadycznie na terenie Nowego Miasta, Niebuszewa i Bolinka. Na opracowywanym terenie zajmują one 5,66 ha, czyli 19,80 proc;
- inne nawierzchnie z częściowym wykorzystaniem materiału historycznego i współczesnego, np. chodnikowych płyt betonowych, stanowiących materiał wtórny, prawdopodobnie w miejsce płyt granitowych i mozaiki. Nawierzchnie tego typu zajmują 3,63 ha, czyli 12,70 proc.

Ogólne wnioski sformułowane dla poszczególnych typów nawierzchni poprzedziło stwierdzenie, że pierwotne wielkości przekroju ulicy wraz z chodnikiem, pasami zieleni, przedogródkami, komponowaną zielenią wysoką i niską oraz meblem ulicznym są wartościami o jednakowej skali waloryzacji. Tworzą one wraz z zabudową jednorodną wnętrza. Zmiana lub usunięcie któregośkolwiek z tych elementów prowadzi do zakłócenia historycznej struktury przestrzeni. Wskazano na konieczność przeprowadzania renowacji historycznych nawierzchni chodników przy udziale architekta, inżyniera drogownictwa i/lub architekta krajobrazu oraz konserwatora zabytków. Za niezbędne uznano również dążenie do utrzymywania określonych typów nawierzchni, zgodnie z ich historyczną, oryginalną dyspozycją i do scalania rodzaju nawierzchni w obrębie odcinków chodników tej samej pierzei między przecznicami. Dopuszczono pozyskiwanie historycznego materiału kamiennego wyłącznie z terenów, gdzie występują jego relikty, lub z miejsc, gdzie był on przeniesiony wtórnie i nie stanowi nowej, akceptowanej wartości.

Należy dążyć do utrzymania i przywracania historycznych elementów mebla ulicznego – słupów ogłoszeniowych, ogrodzeń, parkanów, żeliwnych pokryw studzienek, pawilonów przystanków tramwajowych i innych. Wskazane jest wykonanie inwentaryzacji i dokumentacji zdjęciowej tych elementów i objęcie ich ochroną konserwatorską w ramach gminnej ewidencji oraz jako zabytków ruchomych. Zaleca się stosowanie specjalnie dobieranych elementów współczesnego mebla ulicznego, takich jak: ławki, latarnie, słupy ogłoszeniowe, kosze na śmieci, zabezpieczenia drzew itp., przy założeniu, że będą one stanowić element typowy nie tylko dla ulicy, ale dzielnicy czy miasta. Wskazane jest prowadzenie renowacji zieleni towarzyszącej zabudowie historycznej w postaci przedogródków i dokonanie ujednolicenia (opracowania typów) ogrodzeń, parkanów.

Zachowane historyczne rozplanowanie siatki ulic wraz z oryginalnymi nawierzchniami jezdni

i chodników, w niektórych przypadkach nawet przy znacznych ubytkach lub całkowitej utracie zabudowy historycznej, ma wielkie znaczenie dla utrzymania i ochrony struktury przestrzennej miasta. Oryginalne szerokości ulic, przekroje jezdni, wielkości chodników, ich zabytkowe nawierzchnie niekiedy o znacznej wartości materialnej są jednym z podstawowych elementów utrzymania właściwych proporcji wnętrza ulicznego. Dokumentowanie stanu zachowania tej zabytkowej substancji jest podstawą do określania zasad polityki konserwatorskiej w tym zakresie.

**Dr Bogdana Kozińska, absolwentka konserwatorstwa i muzealnictwa Wydziału Sztuk Pięknych Uniwersytetu M. Kopernika w Toruniu (1979), obroniła w 1993 r. rozprawę doktorską na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Szczecińskiego. W latach 80., jako pracownik szczecińskiego oddziału PP PKZ, prowadziła badania historyczne, architektoniczne i urbanistyczne miast pomorskich. Od 1987 r. pracuje w Muzeum Narodowym w Szczecinie, gdzie kieruje Oddziałem Historii Szczecina. Ma na swym koncie wiele wystaw związanych z historią, kulturą i sztuką Szczecina. Jest autorką książek, katalogów, haseł encyklopedycznych oraz artykułów w wielu książkach i czasopismach polskich i niemieckich.**

**Dr inż. arch. Beata Makowska jest absolwentką Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej, Podyplomowego Studium Ochrony Zabytków Architektury i Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Zaocznego Studium Doktoranckiego Politechniki Warszawskiej; doktorantka i stypendystka Fundacji Gerda Henkel z Düsseldorfu. Pracowała w szczecińskim oddziale PP PKZ, w Regionalnym Ośrodku Studiów Ochrony Środowiska Kulturowego w Szczecinie jako specjalista ds. architektury i urbanistyki, w biurze Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie. Obecnie pełni funkcję dyrektora Regionalnego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków w Szczecinie.**

## Przypisy

1. J. Duda, *Bruki w krajobrazie Krakowa*, Kraków 1998, s. 5-29.
2. A. Streckfuss, *Über das Berliner Strassenpflaster vor 1840*, (w:) J. F. Geist, K. Kürvers, *Das Berliner Mietshaus 1740-1862*, München 1980, s. 176.
3. Ibidem, L. Pietsch, *Über den Zustand der Berliner Strassen*, s. 176.
4. S. Rolla, M. Rolla, W. Żarnoch, *Budowa dróg*, cz. 1, Warszawa 1988.
5. J. Amelung, *Pflastergeschichten aus Vorpommern – insbesondere aus dem Landkreis Ücker-Randow*, „Denkmalschutz und Denkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern”, H. 3, 1996, s. 74-77.
6. M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 458.
7. B. Kozińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2002, s. 48-49.

8. Archiwum Państwowe (dalej: AP) w Szczecinie, Rejencja Szczecińska, Wydział Prezydyalny, sygn. 6200.
9. „Stettiner Zeitung”, 1864.
10. AP w Szczecinie, Rejencja Szczecińska, Wydział Prezydyalny, sygn. 6195.
11. AP w Szczecinie, sygn. 6195; AP w Szczecinie, Akta miasta Szczecina, sygn. 685.
12. AP w Szczecinie, Rejencja Szczecińska, Wydział Prezydyalny, sygn. 6195.
13. AP w Szczecinie, sygn. 6200.
14. AP w Szczecinie, sygn. 7489, przepisy z dnia 23.03.1900 r.
15. *Bürgerbuch der Stadt Stettin*, Stettin 1912, s. 225, przepisy z dnia 21.03.1912 r.

16. *Stettin als Handels- und Industrieplatz*, Stettin 1906.
17. *Verwaltungsbericht der Stadt Stettin* za 1918 r.
18. Stettin, hrsg. vom Magistrat, 1925.
19. *Stettiner Adressbuch* za lata 1931 i 1935.
20. *Verwaltungsbericht der Stadt Stettin* za lata 1934 i 1937.
21. B. Koziańska, B. Makowska, W. Makay, *Studium nawierzchni ulic do weryfikacji zapisów o ochronie, zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Szczecina*, Szczecin 1999, mpis; Zamówienie Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie Nr 14/99 skierowane do Regionalnego Ośrodka Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Szczecinie; E. Jarczewska, K. Kalita-Skwirzyńska, B. Makowska, T. Prajzendanc, A. M. Walkiewicz, *Wytyczne ochrony i przebudowy oraz kształtowania nowych nawierzchni w obszarze śródmieścia Szczecina*, Szczecin 2004, mpis. Umowa pomiędzy Prezydentem Miasta Szczecina a Krajowym Ośrodkiem Badań i Dokumentacji Zabytków.
22. *Studium nawierzchni...* dotyczyło wybranych ulic z zachowaną nawierzchnią historyczną, a *Wytyczne ochrony...* – lewobrzeżnej części miasta, w granicach obowiązującej do 2003 r. części śródmiejskiej strefy A – ochrony historycznej struktury miasta Szczecina.
23. Pierwszą strefę ochrony konserwatorskiej dla Szczecina ustalono 10.04.1974 r. decyzją WKZ nr KLI.68/83/14/74. Obejmowała ona obszar ograniczony ulicami: Jana z Kolna, Vasco da Gama, Dworcową, 3 Maja, Czarnieckiego, Narutowicza, Bohaterów Warszawy, Wawrzyńska, Piotra Skargi, Wyzwolenia, Malczewskiego. W planie z 1977 r. jednak tej strefy nie umieszczono. Strefy ochrony konserwatorskiej w 1984 r. wyznaczono na podstawie *Wytycznych do opracowania problematyki ochrony wartości kulturowych w planach zagospodarowania przestrzennego* opracowanych przez Zespół Ekspertów Międzyresortowej Komisji ds. Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich, wprowadzonych pismem MKiS oraz MAGTiOŚ z 27.11.1981 r. *Studium urbanistyczno-konserwatorskie miasta Szczecina – strefy ochrony konserwatorskiej* zostało opracowane w PP PKZ O. Szczecin Zespół Szczecin, w Pracowni Badań Architektoniczno-Urbanistycznych pod kierunkiem J. Nekandy-Trepki przez zespół: B. Koziańska, M. Furmańczyk i przy współpracy: Z. Becker, A. Biranowska-Kurtz, M. Mitelski i M. Paszkowska.
24. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina* (Uchwała Rady Miasta z 16.05.1994 r., Dz.U.Woj.Szcz. Nr 9, poz. 72 z 11.07.1994 r. z późn. zm.) zawierał zapis w ustaleniach dotyczących strefy A ochrony historycznej struktury

przestrzennej, czyli obszaru zawierającego historyczny układ przestrzenny, wyróżniającego się wartością i wysokim stopniem zachowania historycznie ukształtowanej struktury. Na terenie strefy A celami ochrony były m.in.:

- zachowanie charakteru wnętrza urbanistycznych,
- utrzymanie układu ulic i placów z zachowaniem ich przebiegu, przekrojów, dawnych linii rozgraniczających i linii zabudowy,
- utrzymanie zachowanych elementów zagospodarowania terenu we właściwym stanie technicznym i funkcjonalnym,
- nawiązanie w nowej zabudowie do zasad historycznej kompozycji zespołu (układu ulic, placów, budynków i zieleni, z uwzględnieniem linii zabudowy, wysokości zabudowy, kształtu dachów i zwieńczenia budynków, podziału własnościowego, nawierzchni utwardzonych) i charakteru zabudowy sąsiadującej.

25. Z końcem grudnia 2002 r. utraciły ważność plany zagospodarowania przestrzennego uchwalone przed 1.01.1995 r.

26. W świetle art. 50 ust. 1 ustawy z 27.03.2003 r. o planowaniu przestrzennym nie wymagały decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego roboty budowlane, polegające na remoncie lub przebudowie, jeżeli nie zmieniły sposobu użytkowania oraz formy architektonicznej.

27. Poddane modernizacji chodniki nie były wpisane do rejestru zabytków ani nie posiadały obowiązującego planu miejscowego.

28. J. Amelung, *Pflastergeschichten aus Vorpommern...*, jw.

29. Ustalenia szczegółowe dla terenu Z.B.07.MN dotyczące obsługi komunikacyjnej, *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina* (Uchwała Rady Miasta z 16.05.1994 r. (Dz.U.Woj.Szcz. Nr 9, poz. 72 z 11.07.1994 r. z późn. zm.).

30. Spis stanowił załącznik do uchwały Zarządu Miasta Szczecina nr 153/94 z dnia 30.06.1994 r.

31. Teksty te mogą stanowić uzupełnienie wcześniejszego opracowania dotyczącego nazewnictwa szczecińskich ulic i placów i wyjaśnienia ich nazw niemieckich, stosowanych do 1945 r., oraz polskich powojennych – B. Koziańska, *Nazewnictwo ulic i placów. Przyczynek do badań nad rozwojem przestrzennym miasta*, wykonano w ramach Studium urbanistyczno-konserwatorskiego miasta Szczecina, Szczecin 1986, mpis.

32. W kategorii tej znalazły się ulice o nawierzchni w znacznym stopniu zdegradowanej, w całości wymienionej lub też o znacznym stopniu przekształconej zabudowie historycznej, lecz na tyle istotne w kontekście np. zespołu, że wskazane byłoby ich utrzymanie (odtworzenie).

## HISTORICAL STREET SURFACES IN SZCZECIN

Recently it has become customary to describe street surfaces as their “fourth dimension”, “floor” or “horizontal elevation”. These terms testify to the growing role played by this particular element of town outfitting which for years has been forgotten and treated in a purely utilitarian manner associated solely with communication: street traffic and pedestrians. The very nature of the streets depended on their geographic location and changed with the progress of civilisation and the expansion of human adobes.

The most popular form of historical nineteenth-century surfaces was stone – the heritage of the experiences and tradition of the industrialisation epoch. Originally, use was made of the so-called

wild pavement, i. e. cobblestones which have survived mainly in the outskirts and small towns. Larger centres tried to grant their streets a more refined appearance by resorting to dressed stone and differentiated paving. Not until the 1980s did certain environments perceive street paving as an element of valuable historical development.

The state of the preservation of historical pavements and streets in Szczecin has been examined in the course of two inventories carried out in 1999 and 2004, verifying the universal opinion about their unsatisfactory technical state and predominantly disclosing the enormous and variegated resources (project, material and aesthetic).