

**Beata Makowska**

Narodowy Instytut Dziedzictwa  
Oddział Terenowy w Szczecinie

*Istnieją więc zespoły urbanistyczne, takie jak Florencja, Wenecja, Paryż czy Kraków, których mury stanowią wciąż grającą płytę zapisanej na nich historii. Spotykamy również dziwne budowle, o których historii nie potrafimy powiedzieć nic (...) Mówi się o nich niewiele, bo wszystko co można byłoby opowiedzieć, byłoby schematycznym opisem ułożenia kamieni.*

Mirosław Żelazny, *Ładunek emocjonalny: historia, tradycja kulturowa*, [w:] *Historyczne wnętrza urbanistyczne*, Warszawa 2001, s. 29.

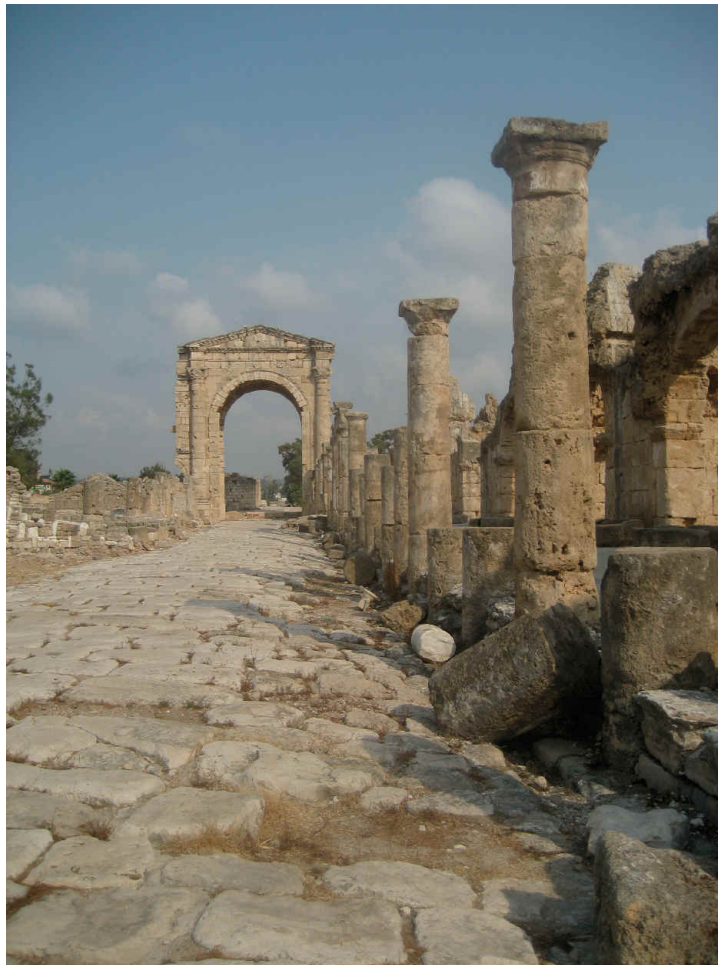
## CHODNIKI Z KAMIENIA. SKARB SZCZECINA

Śliskie i nagrzane od słońca marmury historycznych miast południowej Europy, lśniące w deszczu granity i bazalty północnej jej części – kamienne płyty chodnikowe w centrach miast, ale i misterne mozaikowe kompozycje wokół reprezentacyjnych obiektów użyteczności publicznej czy na szerokich alejach w miejskich parkach, to bogactwo materiałów, form i wzorów. Zabytki techniki i zabytki architektury. Dziedzictwo nie wszędzie zauważane, docenione, odkryte i otoczone opieką.

Nawierzchnie chodników w miastach historycznych (a które z nich nie są historyczne? – chciałoby się zapytać) to nie tylko utrwalone od lat ciągi komunikacyjne wraz z całą podziemną i naziemną, często też zabytkową już, miejską infrastrukturą, ale także zachowane i wyeksponowane relacje funkcjonalne pomiędzy obiektami i ludźmi – miejsca zgromadzeń, spotkań i... pożegnań. Tradycyjne kierunki, najwygodniejsze, najbezpieczniejsze, najkrótsze dojścia. To też rytmy, geometria i kolorystyka. To część miasta.

Przed nastaniem ery nowych technologii w drogownictwie, czyli końcem XIX i początkiem XX wieku, do rzadkości należały przypadki budowania nawierzchni komunikacyjnych z materiałów sprowadzanych z większych odległości czy produkowanych w odległych wytwórniach. Kamienne materiały nawierzchniowe dróg, ulic, a więc – jezdni i chodników, zazwyczaj pochodziły, z uwagi na wysokie koszty transportu tego ciężkiego budulca, z najbliższych złóż czy kamieniołomów. Zazwyczaj z uwagi na swoje właściwości fizyczne - twardość, mała ścieralność - były wykorzystywane: granity, porfiry i bazalty. W naszej strefie klimatycznej rzadziej: piaskowce i wapienie. Rodzaj używanego materiału kamiennego i techniki jego układania stale zmieniały się na przestrzeni historii drogownictwa. W najprostszych, ale niekoniecznie najstarszych, rozwiązaniach stosowano nieobrobione i niesortowane kamienie polne, układane bezpośrednio na traktach (później na podsypkach z piasku), jedynie poprzez ich układanie czy wkopywanie

w grunt. Z czasem rozpoczęto budowy nawierzchni z kamieni obrobionych – otoczków, kamienia łamanego czy łupanego, by około połowy XIX wieku nawiązać do, na całe setki lat zapomnianych, rzymskich kamieni formowanych w postaci kostek rzędowych i płyt, tłucznia i grysów.



1. Decumanus, Tyr, Liban. Fot. P. Makowski, 2010

W efekcie ciągłych poszukiwań jak najbardziej trwałych, ale i łatwych w produkcji, i jak najmniej kosztownych materiałów od około połowy XIX wieku pojawiało się okresowo i w różnych rejonach Europy wiele nowych, choć czasem znanych od tysiącleci technologii, jak choćby te dotyczące nawierzchni bitumicznych (asfaltowych i smołowych) – powszechnie stosowanych już w trzecim tysiącleciu p.n.e., znanych, ale nie stosowanych przez Rzymian i ostatecznie zapomnianych w średniowieczu. W tej grupie prób z nowymi – niekamieniami – materiałami okresowo pojawiały się lite nawierzchnie betonowe, ale

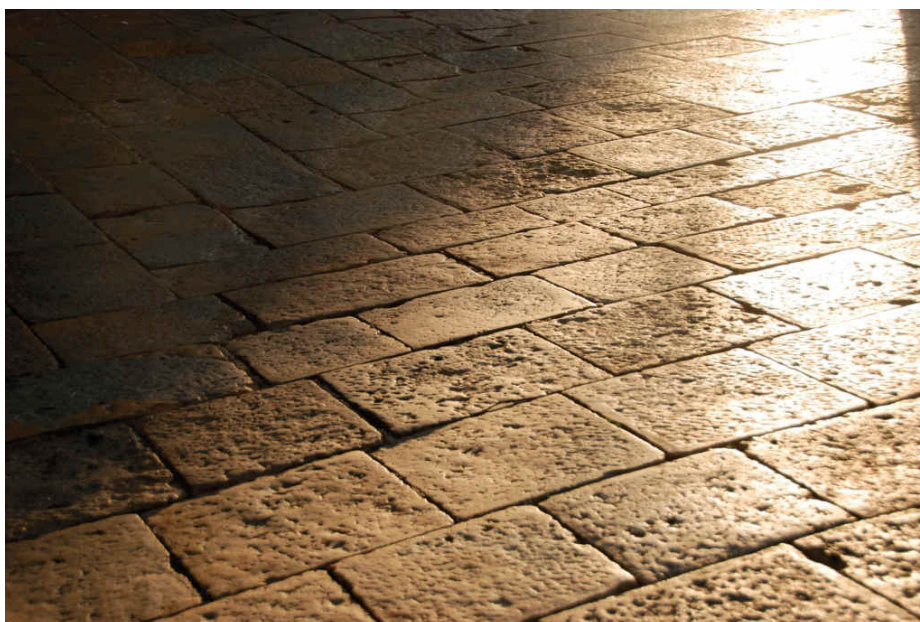
w zasadzie dominowały prefabrykаты z betonu cementowego o różnych kształtach, charakteryzujące się różnymi składami mieszanek i proporcjami dodatków do nich. Wiele z takich typów kształtek cementowych zachowało się do czasów współczesnych w nawierzchniach chodników miejskich. Miały one zastrzeżone przez producentów wzory i są do dzisiaj łatwo identyfikowalne dzięki znamionowym stemplom umieszczonym na ich widocznej powierzchni.



2. Dubrownik, Chorwacja. Fot. B. Makowska, 2005

Ze względu też na większą dostępność drobniejszych frakcji materiału kamiennego wykorzystywano w nawierzchniach do utwardzania ciągów komunikacyjnych tłuczeń kamienny. Wśród najbardziej powszechnych znalazły się podbudowy pod jezdnie i nawierzchnie dróg systemu MacAdama, na które składało się wiele warstw rozdrobnionego i specjalnie utwardzanego materiału kamiennego. Na terenach ubogich w złoża kamienne, na przykład w Holandii, dużą karierę zrobiły nawierzchnie z klinkieru. Klinkier nawierzchniowy, również z uwagi na trwałość, ale i łatwość układania na powierzchniach o zróżnicowanej fizjonomii terenu, jest często spotykany na posadzkach historycznych miast włoskich. Do ciekawych eksperymentalnych rozwiązań należały nawierzchnie krzemianowe, utwardzane przy pomocy szkła wodnego. Po wielu próbach laboratoryjnych i realizacjach przeprowadzanych w Anglii, Francji, Szwajcarii, a nawet w Polsce po II wojnie światowej, ostatecznie pomysły te zostały jednak całkowicie zaniechane.

Mimo stale poszerzającej się oferty dla inwestycji drogowych co najmniej do połowy XX wieku kamień był tym materiałem, który wpisywał się w historię miast, ale i dróg je łączących w sposób najbardziej powszechny. Najstarsze przykłady wykorzystania kamienia jako materiału nawierzchniowego pochodzą z neolitycznego Jerycha. Brukowane nawierzchnie ulic stosowano w miastach starożytnej Grecji i Rzymu, gdzie budownictwo drogowe, rozwiązania inżynierskie i architektura mostów i akweduktów osiągnęły tak wysoki poziom, że do dziś wzbudzają podziw. Po upadku Cesarstwa Rzymskiego wielkie miasta europejskie dopiero od XII i XIII wieku powoli i nie wszędzie z jednakową determinacją nawiązywały do tej tradycji.



3. Voltera, Włochy. Fot. B. Makowska, 2009

Charakterystyczny przekrój poprzeczny ulic, pierwotnie bez chodników, krawężników i rynsztoków, z czasem z wyodrębnionymi obustronnymi chodnikami, ograniczonymi pierwotnie słupkami (służącymi łatwiejszemu dosiadaniu koni), z czasem krawężnikami wyniesionymi ponad początkowo wklęsłymi profilami jezdni z rynsztokami, ma właśnie swoje pierwowzory w miastach rzymskich. Rozdzielenie ruchu pieszych od ruchu pojazdów podyktowane było koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa, ładu i optymalnych warunków komunikacji. Zalecenia pierwszych podręczników drogownictwa, pojawiających się już od połowy wieku XVII, wprost nawiązywały do wtedy ustalonych standardów. Wkrótce potem problem kształtowania nawierzchni traktowany był już w sposób naukowy, tak w kwestiach inżynierskich, jak i artystycznych. Techniczne rozwiązania inżynierów

korzystały z traktatów i zasad opracowanych na przestrzeni wieków przez takie autorytety architektoniczne jak Witruwiusz, Alberti czy Palladio.

W historii rozwoju myśli urbanistycznej XIX wiek to szczególnie ważny etap – miasta europejskie dynamicznie przekształcają swoje struktury przestrzenne i komunikacyjne. Mimo iż stosowanie kamiennych nawierzchni w miastach europejskich wiązało się z wysokimi kosztami materiału, transportu i robocizny, ilość wykonanych w ten sposób w Europie nawierzchni w zachowanych do dzisiaj historycznych zespołach zabudowy wskazuje na powszechność, ale i doskonałą jakość wykonawczą tych inwestycji. Wysokimi kosztami przedsięwzięć początkowo próbowano obciążać nie tylko kasę miejską, ale i inwestorów prywatnych. Zobowiązywano ich do współfinansowania robót drogowych na odcinkach ulic bezpośrednio graniczących z realizowanymi przez nich inwestycjami. W Szczecinie w 1859 roku magistrat i radni uchwalili regulamin w tej kwestii. Architekt miasta ustalał szczegółowe parametry jezdni i chodnika, a refundacja kosztów mogła być uzyskana jedynie po przeprowadzonym przez niego odbiorze. Lista osób zobowiązanych do realizacji drogowych inwestycji na własny koszt wraz z terminami realizacji była publikowana w prasie i tylko opóźnienia związane z nieterminową dostawą materiału kamiennego uwzględniane były przez urzędników. Podaż nie zawsze nadążała za popytem. Z czasem jednak terminowość dostaw znacznie się poprawiała, rosła liczba kamieniołomów, a w końcu XIX wieku praca związana z obróbką kamienia została znacząco wsparta przez mechanizację większości jej etapów, przede wszystkim dzięki zastosowaniu kruszarek. W niektórych ośrodkach miejskich wprowadzano zarządzenia dotyczące formy opodatkowania w naturze tych, którzy z ulic miejskich korzystali. Zobowiązywano więc mieszkańców wsi, którzy przyjeżdżali do miast wozami i furmankami do dostarczania na rogatki kamieni polnych o wielkości odpowiedniej do wykorzystania ich przy brukowaniu ulic. Nierealizowanie takich zarządzeń podlegało karze pieniężnej.

Masowość inwestycji budowlanych, inżynierskich i drogowych, wymusiła konieczność wprowadzania standaryzacji technologii produkcji materiałów nawierzchniowych, metod wykonania i prowadziła do ograniczenia, czy wręcz zaniechania indywidualnych rozwiązań na korzyść rozwiązań typowych, katalogowych, dostosowanych do nowych wymagań, przede wszystkim szybko zmieniających się sposobów transportu ludzi i towarów. Nowe pojazdy komunikacji masowej i osobowej, początkowo ograniczenie, później prawie całkowite wykluczenie ruchu konnego były powodem wprowadzania kolejnych zmian w parametrach i typach nawierzchni przede wszystkim pasów jezdni. Nawierzchnie ulic – jezdni i chodników w wyniku unifikacji, szczególnie na terenach nowo zagospodarowywanych, uzyskują wtedy ujednolicone parametry techniczne. Wiek XIX to również okres, w którym dążono do znormalizowania wielkości poszczególnych elementów, co pomagało wykonawcom realizować motywy nawierzchni, zgodnie z coraz powszechniejszymi katalogami producentów, wzornikami i poradnikami dla zespołów brukarskich.

Historyczne rozwiązania nawierzchni chodników pozostawały zdecydowanie dłużej niezmiennie, gdyż ich główni użytkownicy nie zmieniali zasadniczo swoich wymagań co do użyteczności, szczególnie, gdy i estetyka ciągów pieszych była co najmniej zadowalająca. Dzięki temu przez kilka długich dziesięcioleci po zakończeniu II wojny światowej historyczne kamienne chodniki zachowały się bez zmiany w wielu miastach historycznych. W ośrodkach, które najbardziej ucierpiały w wyniku działań wojennych historyczne jezdnie i chodniki po uprzątnięciu gruzu, często nawet przez lata poprzedzające odbudowę domów, wśród morza ruin dalej pełniły swoje funkcje komunikacyjne.



Pierwszy szczeciński trotuar został położony w rejonach dworca kolejowego, w związku z otwarciem w 1843 roku połączenia na trasie Szczecin–Berlin. Najprawdopodobniej w tym samym okresie powstały też pierwsze chodniki dla pieszych w rejonie Rynku Siennego przy ratuszu. Poza informacjami o ich istnieniu nie są znane opisy ich wykonywania. Można jednak na podstawie szeregu źródeł wskazać, że były to inwestycje inicjowane również ze względów sanitarnych przez lekarza miejskiego, który już w 1842 roku, przeanalizował warunki życia mieszkańców w przepełnionym, intensywnie zabudowanym i nieskanalizowanym mieście. O układaniu chodników wykonywanych z granitowych dużych płyt wspominają lokalne regulaminy już z roku 1859. Na bardziej masową skalę chodniki szczecińskie były jednak układane przede wszystkim po 1873 roku, wzdłuż ulic tworzących tę niezwykłą gwiazdzistą sieć nowo wytyczanych kwartałów, na terenach, które po likwidacji szczecińskiej twierdzy oddane zostały pod zabudowę.

Szczegółowe zapisy w tych dokumentach odnoszące się do szerokości przejść, wielkości używanych płyt, łączenia różnych kamieni na tej samej powierzchni, opracowywania krawężników, zjazdów, przygotowywania podłoży pod montaż kamienia wskazują na dokładne rozpoznanie kwestii technicznych i kompozycyjnych, jakim nawierzchnie te miały podlegać. Podobnie szczegółowe wytyczne dotyczyły nawierzchni jezdni (rodzaju kamienia), towarzyszących jej elementów, takich jak rynsztoki, krawężniki czy latarnie. Przepisy były weryfikowane kolejnymi aneksami, zmieniały się zalecane szerokości chodników i ich proporcje w stosunku do szerokości pasa jezdni. Na przykład w roku 1880 minimalną szerokość chodnika ustalono na 110 cm, miał on być jednak dodatkowo obudowany pasami nawierzchni wykonanymi z kamienia nieobrobionego, z drobnej mozaiki kamiennej o ostro obrobionych krawędziach i powierzchni nie większej niż 5 cm kwadratowych lub z naturalnego asfaltu. Proporcje nawierzchni kamiennej do wykonanej z innych materiałów były również precyzyjnie ustalone, co gwarantowało uzyskiwanie zharmonizowanej kompozycji i jednorodnego charakteru łączących się ze sobą wewnątrz miejskich, realizowanych w różnych okresach.



4. Szczecin, al. Jana Pawła II/ul. Mazurska. Fot. B. Makowska, 2004

Dopuszczano, poza wyżej wspomnianymi, również inne materiały na nawierzchnie chodników (bruk klinkierowy, płytki betonowe, bruk mozaikowy), ale to właśnie płyty granitowe były dominującym materiałem nawierzchni chodników szczecińskiego śródmieścia. Ich optymalny kształt ostatecznie ustalono na prostokątny, nie mniejszy niż 0,6 metra kwadratowego, powierzchnię równą i średnio chropowatą. Płyty te miały charakterystyczny łódkowaty przekrój poprzeczny o grubości zróżnicowanej – w środku przekroju ok. 20 cm, ale często większej i około 10 cm przy zewnętrznych brzegach, co gwarantowało ich optymalną stabilność po ułożeniu oraz ułatwiało montaż i demontaż. Minimalna szerokość płyt granitowych określona była na 60 centymetrów, a długość od 1,0 do 1,5 metra.

Każde miasto zdaje się być dla kochających je mieszkańców miejscem niezwykłym. Szczecin ma wiele atutów, by takie emocje wzbudzać nie tylko wśród szczecinian. Jednym z nich jeszcze niedawno były szczecińskie granitowe nawierzchnie chodników, których niestety niewielka już część zachowała się w stanie niezmiennym od ponad 150 lat.

Właśnie ta niezmiennność – tak czule hołubiony i tak bardzo pożądaną przez Europejczyków autentyczność – stanowiła ich walor wyjątkowy. Podobne rozwiązania spotykało się w innych miastach basenu Morza Bałtyckiego, ale Szczecin skalą tego bogactwa przewyższał wiele z nich jeszcze do pierwszych lat XXI wieku. Choć obcasy tak samo stukają dzisiaj na szczecińskich kamiennych chodnikach jak ponad 150 lat wcześniej, modernizacja zabytkowych nawierzchni miasta odebrała im, niestety, wszystkie walory zabytkowe. Wysuwane argumenty koniecznej poprawy ich stanu technicznego, w porównaniu choćby ze stanem kilkusetletnich nawierzchni miast południowej części Europy, nie wytrzymują próby.

Stan zachowania historycznych nawierzchni chodników w Szczecinie poddany został pierwszemu i jedyemu rozpoznaniu w trakcie inwentaryzacji w 2004 roku. Zweryfikowano wtedy powszechne wrażenie o ich złym stanie technicznym, ale przede wszystkim uwidoczniono olbrzymi i zróżnicowany zasób, tak pod względem projektowym, materiałowym, jak i artystycznym. Istniejący wtedy zasób został oszacowany i udokumentowany. W intencji autorów opracowania miał zainicjować kompleksowe prace konserwatorskie, w efekcie jednak te konserwacje ograniczono do dokumentacji. W trakcie szczegółowych i żmudnych prac terenowych wyodrębniono – pomiędzy wieloma typami historycznych nawierzchni chodników – cztery główne typy z wykorzystaniem materiału kamiennego.



5. Szczecin, al. Jana Pawła II (północna pierzeja). Fot. B. Makowska, 2004

Najbardziej powszechnymi chodnikami były te układane wyłącznie z płyt granitowych. Układane były krótszymi bokami i w ciągłych pasach, tej samej szerokości, o osiach równoległych do osi ulicy, z wykorzystaniem od jednego do jedenastu ciągów płyt kładzionych na styk, na całej szerokości chodnika. Spoiny poszczególnych pasów były względem siebie przesunięte, ale wielkość tego przesunięcia nie była stała i zależała w zasadzie od wielkości poszczególnych płyt. Najszersza zachowana powierzchnia chodnika wykonanego w całości z płyt kamiennych zachowała się u zbiegu alei Jana Pawła II i ulicy Mazurskiej.

Nawierzchnia kamienna na chodnikach wykonanych w całości z płyt kamiennych zajmowała całą przestrzeń od krawężnika do elewacji budynku. Tak wykonane chodniki zazwyczaj spotykane były wzdłuż zabudowy kamienicowej, pierzejowej. Płyty na tych nawierzchniach były zazwyczaj prostokątne o proporcjach ok. 1 : 1,5. Oryginalne narożniki takich chodników układane były z krzywoliniowo ciętych



plyt, z wykorzystaniem form pierścieniowych, łukowych i wycinków koła. Najbardziej dekoracyjnie pod tym względem prezentują się chodniki w narożnikowych fragmentach środkowej części alei Jana Pawła II przy skrzyżowaniach z ulicami Wielkopolską i Mazurską. Również krzywoliniowo cięte były bloki granitowe na krawężniki narożnikowe. Te zazwyczaj miały różne profile, a w zależności od miejsca ułożenia były prostopadłościennie, sfazowane lub nawet posiadały wyprofilowaną formę rynsztokową. Bardzo atrakcyjnie wyglądające rozwiązania kompozycyjne uzyskiwano w przypadku łączenia prostokątnie do siebie ustawionych kierunków nawierzchni, choćby przy narożnikach dwóch zbiegających się ulic. Stosowano wtedy zasadę dojścia do narożnika pasów nawierzchni chodnika ulicy głównej i dojścia do pasów chodnika ulicy głównej pasów nawierzchni ulicy podporządkowanej. Rysunek nawierzchni podkreślał w ten sposób ważność kierunków komunikacyjnych i porządkował strukturę wnętrza urbanistycznego. Takie rozwiązania stosowano często gdy kierunki dochodzących do siebie chodników przecinały się pod kątem ostrym. Przykłady tych kompozycji udokumentowane zostały np. na narożnikach ulic Bohaterów Warszawy i Pocztowej oraz alei Piastów i Ściegiennego.

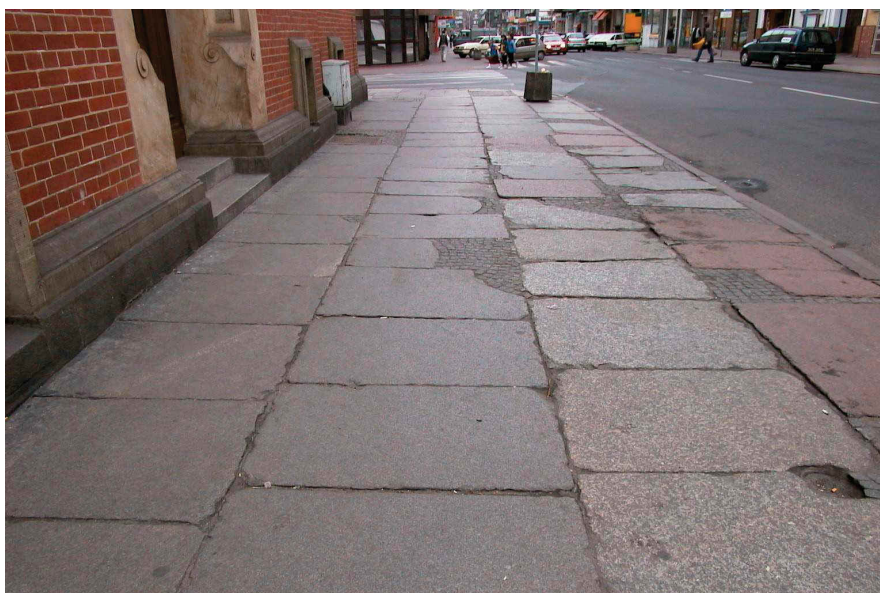


6. Szczecin, ul. Żółkiewskiego/al. Piastów. Fot. B. Makowska, 2004

Na bardziej szerokich ulicach, przed fasadami kamienic w niektórych rejonach miasta komponowano również charakterystyczne dla Szczecina przedogródki. One same zazwyczaj również były wydzielone w płaszczyźnie szerokich chodników kamiennymi cokołami, wyniesionymi ponad poziom trotuaru o około 50 cm, stanowiącymi kompozycyjną bazę dla montowanych na nich dekoracyjnie kutych żeliwnych parkanów o wysokościach osiagających ok. 2,5 metra. Reliktowy przykład takiego ogrodzenia zachował się w alei Piastów przy kamienicy nr 1.

Nawierzchnie chodników wykonanych wyłącznie z płyt granitowych zawsze układane były z uwzględnieniem kolorystyki materiału, tak by co najmniej jeden pas płyt miał ten sam odcień. Kolory granitu zawierają się w bardzo szerokiej gamie od jasnych do ciemnych szarości oraz od delikatnych do intensywnych czerwieni. W pojedynczych przypadkach, na przykład na poszczególnych odcinkach ulicy Wielkopolskiej, stwierdzono dostosowanie kolorystyki chodnikowych płyt kamiennych do kolorystyki elewacji kamienicy w pasie bezpośrednio się z nią stykającym.

Na walory kolorystyczne granitowych chodników miały wpływ również uziarnienie kamienia oraz efekty jego mechanicznej obróbki. Na niewielu płytach w Szczecinie zachowały się jeszcze ślady oryginalnego ryflowania, które na większości powierzchni jest już całkowicie nieczytelne. Przykładem mogą być pojedyncze płyty leżące, niestety po wtórnym ułożeniu, wzdłuż ulic Koński Kierat czy Łaziebnej.



7. Szczecin, ul. Św. Wojciecha. Fot. B. Makowska, 2004

Nawierzchnie chodników układanych wyłącznie z płyt granitowych dominowały w rejonach najbliższej sąsiadujących z terenami dawnej twierdzy oraz na Nowym Mieście i zajmowały jeszcze kilka lat temu w samym śródmieściu Szczecina powierzchnię ponad 10 ha. W ostatnich latach znaczna część tych nawierzchni poddana została poważnym zmianom modernizacyjnym nie mającym charakteru konserwatorskiego. Część historycznego materiału została wtórnie użyta, ale ani technicznie, ani estetycznie nowe realizacje w żadnym stopniu nie nawiązują do pierwotnych rozwiązań szczecińskich. Równie wątpliwe efekty uzyskuje się poprzez stosowanie granitowych płyt kamiennych, odzyskanych z chodników historycznych w miejscach, gdzie nie istniała tradycja ich układania.

Pozbawione swojego pierwotnego kontekstu, ściśle związanego z historią rozwoju przestrzennego i architektonicznego miasta, tracą swoją wartość.

Drugą stosunkowo powszechną historyczną nawierzchnią zachowaną do początku obecnego wieku na stosunkowo dużej powierzchni średniejskich chodników (na około 3 ha), była nawierzchnia z wykorzystaniem płyt granitowych i kamiennej kostki mozaikowej. Pasy drobnej mozaiki o wielkości ok. 5×5 cm były układane wzdłuż jednego lub dwóch zewnętrznych pasów płyt granitowych. Płyty prostokątne, o stałych proporcjach ok. 1:1,5 tworzyły jak w wyżej opisanym przykładzie pasy równoległe do osi ulicy. W szerokości chodnika stosowano od jednego do trzech takich pasów. Szerokość flankujących je pasów mozaiki bywała różna, od 30 cm do ponad 2 m. Mozaika układana była w różne motywy: tzw. zęby piły lub tylko ukośnie w stosunku do osi chodnika i do płyt granitowych. Od krawężnika powierzchnia mozaiki oddzielona była zazwyczaj wąską bordiurą w postaci pojedynczego paska równoległego do osi chodnika ułożonych kostek, estetycznie ograniczających kompozycję i podkreślających jej kierunek. Występowały też chodniki o zdublowanej nawierzchni mozaikowej od strony elewacji, wtedy płaszczyzna mozaiki podzielona była dekoracją z ustawionych na płask lub na sztorc klinkierowych płytek czerwonego lub żółtego koloru.

W tym typie kompozycji przy narożnikach ulic pasy płyt dochodzących do siebie w miejscu przecięcia się ich osi, niezależnie od ilości pasów na obu kierunkach, łączyły się podobnie jak w wyżej opisanym przykładzie z podkreśleniem dominującej roli chodnika przy ulicy głównej. W takich przypadkach jednak, w rejonach zabudowy pierzejowej, wzdłuż szczytowej elewacji kamienicy narożnej wprowadzany był dodatkowo jeden lub dwa pasy płyt granitowych „skróców” w linii naprzeciwległej kątowi przecięcia. Pozostała powierzchnia wytworzonego w ten sposób trójkątnego placu – wypełniona była mozaiką. Te rozwiązania wskazują, iż mozaika kamienna stosowana była zasadniczo do celów dekoracyjnych, na powierzchniach o mniej intensywnym ruchu pieszym, w miejscach nie zagrożonych potencjalnym ruchem pojazdów mechanicznych. Nawierzchnie wykonane z płyt granitowych uzupełnianych po bokach mozaiką występowały w rejonach tzw. kwartałów turzyńskich i na zapleczu kompleksu Wałów Chrobrego.

W podobnych proporcjach kamienna kostka mozaikowa komponowana była również z historycznymi betonowymi płytami chodnikowymi. Kwadratowe płyty betonowe o wielkości 25 × 25 cm, wraz z uzupełniającymi je brzegowymi płytami w kształcie tzw. „czapy biskupa”, układane były najczęściej „w karo”, z obustronnym lub jednostronnym pasem z mozaiki. W zależności od szerokości chodnika ilość płytek kwadratowych wahała się od 5 do 11 sztuk – najczęściej była to liczba 6 lub 7. Ściśle przylegając do siebie powodowały, że ich spoiny tworzyły jednorodny wzór regularnej siatki. Mozaika układana była podobnie jak w nawierzchniach wykonanych z płyt granitowych – we wspomniany motyw: „zębów piły”, rzadziej „w półfusk” lub tylko ukośnie w stosunku do osi chodnika.



8. Szczecin, ul. Śląska/ul. Obrońców Stalingradu. Fot. B. Makowska, 2004

Takie nawierzchnie dominowały w rejonie zabudowy pasmowej dzielnicy Niebuszewo, kompleksu zabudowy wielorodzinnej w rejonie ulic: Gorkiego i Ojca Beyzyma, Felczaka, Niedziałkowskiego, Jana Pawła II i Monte Cassino oraz Wałów Chrobrego; sporadycznie zdarzały się na terenie Nowego Miasta. Stwierdzono, że w śródmiejskiej części Szczecina zachowało się około 4 ha nawierzchni tego typu.



9. Szczecin, pl. Armii Krajowej. Fot. B. Makowska, 2004

Najbardziej dekoracyjnymi i posiadającymi największe walory artystyczne nawierzchniami kamiennymi w Szczecinie są te w całości wykonane z kamiennej kostki mozaikowej. Najczęściej stosowane motywy to „wachlarz”, „półłuski”, lub tzw. „na dziko”. Stosowane też były motywy geometryczne: pasy i kwadraty, często o wyodrębnionych kolorystycznie obramowaniach. Powierzchnie wypełnione mozaiką oddzielone są od krawężników zazwyczaj wąskimi, wykonanymi z trzech pasów kamieni obramowaniami, przy czym trzeci od strony krawężnika pas często ma 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 ciemniejszymi bordiurami. Na terenach reprezentacyjnych i parkowych stosowano wydzielenie przy pomocy ciemnego szerokiego pasa, utworzonego z co najmniej trzech kostek. Nawierzchnie takie charakterystyczne są dla ciągów pieszych w rejonie obiektów i przestrzeni reprezentacyjnych oraz terenów parkowych i rekreacyjnych, gdzie ruch ma charakter spokojny, sprzyjający obserwacji, a wielkości nawierzchni są znaczne, pozwalające budować optymalną ekspozycję dla monumentalnych obiektów architektonicznych czy dużych komponowanych masywów zieleni. Nawierzchnie mozaikowe zajmują w Szczecinie około 1,5 ha i znajdują się w rejonie placu Armii Krajowej, placu Grunwaldzkiego, Parku im. St. Żeromskiego i Wałów Chrobrego.



Analizując historię szczecińskich nawierzchni kamiennych wykonywanych z dużych płyt szwedzkiego granitu mamy do czynienia z wyjątkowym okresem, któremu ramy czasowe ustalają: wielki boom inwestycyjny ostatniej ćwierci XIX wieku i ważny etap rozwoju... okrętownictwa. Szwedzkie płyty kamienne trafiały do Szczecina jako balast statków handlowych powracających z północy, po wyładunku zboża i węgla. Rozwój przemysłu hutniczego oraz myśli inżynierskiej przemysłu stoczniowego od połowy wieku XIX zmierzał w kierunku unowocześnienia, między innymi, floty handlowej służącej do przewozu ładunków masowych poprzez zastosowanie stalowych kadłubów w miejsce kadłubów drewnianych.

Wprowadzenie tej zmiany przyniosło jednocześnie nowe możliwości zastosowania wody, a nie granitowych płyt, do ich balastowania. Czyż więc szczecińskie chodniki granitowe nie mogłyby być jednocześnie określone – dosłownie i w przenośni – *kamieniami milowymi* w kształtowaniu wnętrza urbanistycznych dynamicznie rozwijającego się XIX-wiecznego Szczecina, ale i niemymi bohaterami układania *kamieni milowych* na drodze ku nowoczesnemu okrętownictwu?

Droga, to w mieście ulica – jezdnia i chodnik – podłoga, posadzka, pozioma elewacja – podstawa wnętrza urbanistycznego. Ważny element kompozycji nie tylko to wnętrze definiujący, ale jakże często starannie zaprojektowany, tak pod

względem technicznym, jak i estetycznym, często z wykorzystaniem materiałów charakterystycznych dla miejsca, regionu czy cech i etapów rozwoju społecznego i gospodarczego. Wnętrze urbanistyczne to wnętrze krajobrazu miejskiego. Posiada swoje ściany, strop i podłogę. Każdy z tych trzech elementów powinien być traktowany równoprawnie, ponieważ jego rola w kształtowaniu wnętrza jest równie ważna. Kwestie te rozpoznane i określone zostały wraz z początkiem XX wieku, czyli z początkiem kształtowania się dyscypliny naukowej, jaką jest architektura krajobrazu. Pierwsze próby szczegółowego określania zasad panujących we wnętrzach urbanistycznych to lata 40. XX wieku. W 1948 roku angielski architekt Gordon Cullen, twórca pojęcia „townscape”, propagował wprowadzanie pierwszeństwa ruchu pieszego w centrach miast. Promowana przez niego potrzeba wykonywania specjalistycznych projektów nawierzchni nie wynikała bynajmniej z czystego teoretyzowania. Bogatszym o tę wiedzę łatwiej byłoby chronić skalę i charakter nieprzypadkowych historycznych przestrzeni publicznych. Można wtedy z dumą mówić – to moje miasto, to moja ulica, to moja droga do domu.

#### Literatura

Kozińska B., Makowska B., *Zabytkowe nawierzchnie ulic w Szczecinie*, „Ochrona Zabytków” 2006, nr 1, s. 52-72.

*Historyczne wnętrza urbanistyczne*, Materiały z seminarium Toruń 19–20 września 2001, red. M. Smoktunowicz, Warszawa 2001.

Duda J., *Bruki w krajobrazie Krakowa*, Kraków 1998.