

## Bruki nieistniejącego Starego Miasta

Dziewięć lat temu, kiedy otrzymałem dosyć tajemniczo brzmiące zaproszenie, aby zobaczyć nieistniejące miasto, a przede wszystkim bruki tego miasta, zadawałem sobie pytania na ile to zaproszenie jest kurtuazyjne, a na ile ciekawe dla człowieka zajmującego się brukami. Czy jest takie miasto, którego nie ma i czy można oglądać bruki takiego nieistniejącego miasta i jeszcze się nimi zachwycać? Ciekawość jednak zwyciężyła, zaproszenie było zbyt miłe, aby z niego nie skorzystać wobec czego pojechałem z Krakowa na drugi koniec Polski. Po pierwszych dwóch dniach pobytu chciałem zawiadomić moich współpracowników słowami Cezara *veni, vidi, vici*, ale ostatni wyraz nie pasował do sytuacji, bo to nie ja zwyciężyłem ale zostałem zwyciężony niezwykłością miejsca i brukami. Uległem urokowi miejsca, Starego Miasta i przyrody. Niewiele wówczas wiedziałem o mieście i jego historii, brakowało mi wiedzy o otaczającej miasto przyrodzie, zdałem się na instynkt i emocje. Powstał wówczas krótki artykuł ze zdjęciami prezentującymi bruki tego nieistniejącego miasta wykonywane o świcie i wieczorową porą bo były to pory w których wszystko stawało się nienaturalnie prawdziwe.

W kwietniu 2009 roku postanowiłem to miasto odwiedzić ponownie, już bardziej przygotowany teoretycznie z bagażem potrzebnych informacji i bardziej racjonalnym spojrzeniem. Spieszę z informacją, że sprawy dotyczą Starego miasta w Kostrzynie nad Odrą.

Niewiele jest w kraju takich miast, które z racji ich burzliwej historii mogłyby uzyskać tyle przydomków świadczących o dramatycznych losach, jak właśnie to niewielkie miasto liczące obecnie ok. 18000 mieszkańców, leżące nad zachodnią granicą Polski w widłach rzeki Odry i Warty. Po II Wojnie Światowej podzielono je granicą na dwie części, a po polskiej stronie stara część miasta zyskała takie przydomki jak Polska Kartagina, Polska Hiroszima czy Polskie Pompeje. Każde z tych określeń ma uzasadnienie w dziejach miasta, które liczy sobie już ponad 700 lat, chociaż cały dramatyzm jego istnienia i jego historii kondensuje się w ciągu ostatnich 250 lat trwania miasta. Piszę trwania, gdyż miasto na przemian było niszczone w sposób okrutny i odbudowywane entuzjastycznie, zapadało w stagnację gospodarczą i ożywiało się siłą swoich mieszkańców niekiedy wbrew racjom administracyjnym. Pierwsze wzmianki o miasteczku pojawiły się w 1261 roku, a około 1300 roku nadano mu prawa miejskie na prawie magdeburskim. Za czasów panowania margrabiego Johanna von Brandenburg zwanego Janem z Kostrzyna (Kostrzyńskiego) podjęte zostały prace nad budową zamku oraz twierdzy. Prosperity miasta przerwana została w czasie wojny siedmioletniej, a zniszczenia dokonał pożar 15 sierpnia 1758 roku wywołany bombardowaniem twierdzy przez wojska rosyjskie. Odbudowa miasta trwała od 1758 – 1770 roku. W 1806 twierdza została bez walki przejęta przez Napoleona, a miasto wyludniło się (z 5,5 tysiąca mieszkańców zostało w mieście 750 osób). Druga połowa XIX wieku była okresem korzystnym dla rozbudowującego się miasta, modernizowanego i wyposażanego we wszystkie nowoczesne urządzenia komunalne. W okresie międzywojennym Kostrzyn liczył powyżej 20 tys. mieszkańców.

Najgorsze przyszło jednak pod koniec II wojny światowej. Od 31 stycznia do 30 marca 1945 roku trwały walki o twierdzę, która jako ostatnia broniła wejścia do Berlina. Skutkiem ośmiotygodniowych walk miasto przestało istnieć fizycznie skoro według danych,

zebranych po walkach, zachowało się w całym mieście ... 9 budynków mieszkalnych w tym na Starym Mieście zaledwie jeden. W ruinach zamieszkiwało ... 634 mieszkańców chociaż informacje pochodzą z następnego roku czyli 1946. Zapewne miasto, szczególnie Stare Miasto, odradzało by się jak Feniks z popiołów, po tylu klęskach, które je dotykały, mocą mieszkańców i sił nadprzyrodzonych ale wydano na nie wyrok. Ruiny konsekwentnie rozbierano – znakomita cegła przydawała się w innych miejscach - pozostawiano jedynie przyziemia i piwnice. Ostatni legł Zamek, chluba Kostrzyna, wysadzony decyzją administracyjną w latach 70. XX wieku. Nie trzeba było wybuchu Wezuwiusza jak w przypadku Pompejów, żeby miasto tętniące niegdyś życiem, jedna z najwspanialszych twierdz, zostało planowo i pokojowo zasypane gruzem i piaskiem przez „dzielnych burzymurków”. A potem przyroda zrobiła swoje zasłaniając dramat miasta zielonym pokrowcem trawy i krzewów. Pozostały jednak nieme ślady świetności miasta w postaci kart pocztowych, zdjęć ocalałych z pożogi wojennej, archiwaliów oraz pamięć jego dawnych mieszkańców.

Miasta europejskie, nawet po kataklizmach, które ich dosięgają nie poddają się. Budowane są niekiedy od podstaw, odbudowywane i rekonstruowane. Nie inaczej było z Kostrzynem. Powstało Nowe Miasto, a od 1994 roku rozpoczęto symbolicznie prace renowacyjne przy Starym Mieście. Powoli, prawie metodami archeologicznymi, odkrywany został układ urbanistyczny miasta wyznaczony placami i ulicami, które stanowią zawsze kod genetyczny miasta pozwalający odtworzyć je po kataklizmach. Odgruzowywane i oczyszczane ulice i place odsłaniać poczęły rzecz niezwykłą, a mianowicie zachowane bruki, które jako jedyne są do dzisiaj świadectwem świetności miasta. Wprawdzie nie zabezpieczone przed dewastacją, nie chronione i nie utrzymywane jak budowle zabytkowe czy mające cechy zabytkowe niszczą, zarastają trawą i zapadają się miejscami. Nie oznakowane i nie opisane umykają często uwadze zwiedzającym bez przewodnika.

Zwiększa się z roku na rok zainteresowanie twierdzą, budowaną przez specjalistów włoskich, holenderskich i szwedzkich. Organizowane są na przełomie sierpnia i września, każdego roku, Dni Twierdzy Kostrzyn zapoczątkowane w 2000 roku. Opracowano studium historyczno-urbanistyczne i podjęto prace nad wprowadzeniem zabudowy w starym mieście. Kostrzyn słynie także z masowej imprezy – festiwalu muzyki rockowej – Przystanek Woodstock organizowanej od 2004 roku.

Pierwsze bruki Kostrzyna pojawiły się po zakończeniu wojny trzydziestoletniej i podjęciu prac nad odbudową miasta, a więc już w II połowie XVII wieku. Jeszcze przed spaleniem miasta przez wojska rosyjskie to znaczy ok. roku 1730 podjęte zostały prace brukarskie na trasie z Kostrzyna do Gorzowa. Dopiero jednak wiek XIX przyniósł niezwykle rozwój sieci komunikacyjnej bowiem Kostrzyn jako znana twierdza o ważnej strategicznej roli stał się pierwszorzędnym węzłem komunikacyjnym. Miasto uzyskało połączenie z Berlinem – leżało na trasie Berlin-Gorzów – drogą brukowaną, później wybudowano drogę do Słońska w kierunku Poznania, a następnie do Dębna i Górzycy. Dynamicznie rozwijała się sieć kolejowa. Wystarczy informacja, że miasto w II połowie XIX wieku miało cztery dworce kolejowe i - uchodzący do dzisiaj za ewenement - dwupoziomowy dworzec na skrzyżowaniu dwóch najważniejszych linii kolejowych.

Wróćmy jednak do bruków. Sprawą uderzającą dla odwiedzającego Stare Miasto są zarówno imponująca różnorodność zachowanego materiału kamiennego w nawierzchniach, kompozycja nawierzchni dostosowana do przekroju poprzecznego ulicy czy zaułka jak i jakość wykonanych robót brukarskich, którą można ocenić nawet po 100 latach. Każda z zachowanych ulic / oczywiście mama tu na myśli wyłącznie nawierzchnię ponieważ zabudowa kubaturowa nie istnieje / ma swoją specyfikę, odpowiedni nastrój, który łatwo sobie przy pewnej dozie fantazji wyobrazić oraz charakter określony szerokością i „wyposażeniem” ulicy. Według wykazu ulic i zaułków podanym w Studium historyczno-

urbanistycznym (wytyczne konserwatorskie) opracowanym w kwietniu 1999 roku na Starym Mieście było 20 ulic i zaułków z czego było 9 ulic w tym trzy prowadzące do bram i 11 zaułków to znaczy krótkich uliczek prostopadłych do ulic głównych, które nazywano wdzięcznie zaułkami. Był to więc między innymi Zaułek Apteczny (Apothekergasse), Kominiarski (Schornsteifegergasse), Zatracony (Verlorenegasse), Cyrulików (Badergasse), Tkacki (Webergasse), Kościelny (Kirchgasse). Były także 4 place w tym Rynek (Marktplatz), Plac Zamkowy (Schlossfreiheit) oraz Kościół Farny (Pfarrkirche) przed którym był także duży plac. Ulice główne posiadały szerokość od 6,5 m do 15,0 m i były wyposażone w chodniki o różnej szerokości. Zaułki na ogół były pozbawione chodników ze względu na małe szerokości w liniach zabudowy.

Popatrzmy na fotografie wykonane w 2009 roku na wybranych ulicach i zaułkach Starego Miasta w Kostrzynie. Na fot. 1 fragment ulicy Berlińskiej z widokiem Bramy Berlińskiej odbudowanej ze środków unijnych. Jeszcze dzisiaj zachowany jest dosyć czytelny historyczny przekrój ulicy o szerokości 885 cm chociaż wiele się zmieniło od roku 1999 kiedy opracowywano wspomniane studium historyczno-urbanistyczne. Znaczne partie zabudowy są już mało czytelne, a mury partii cokołowych podlegają coraz szybszej destrukcji, a do tego są zasłonięte rozwijającą się roślinnością. Jak widać nawierzchnia jezdni na pokazanym fragmencie ulicy nie jest zachowana, w niewielkich fragmentach w innej części jezdni zachował się jednak bruk kamienny nieregularny, a przy Rynku można napotkać dużą prostokątną kostkę granitową. Na fot. 1 widać wyraźnie fragment dawnego torowiska tramwajowego, granitowy krawężnik od strony chodnika wyłożonego dużymi płytami granitowymi. Na fot. 2 pokazany jest fragment dojazdu do Fortu Król z jezdnią z brukowca w betonowych krawężnikach. Fot 3 – 9 przedstawiają wybrane fragmenty różnych zaułków. Na fot.3 pokazany jest fragment Zaułka Kościelnego z zachowaną dość czytelną linią zabudowy i historycznym przekrojem. Szerokość zaułka wynosi 411 cm. Nawierzchnia jezdni jest zachowana bardzo dobrze i jest czytelny układ kostki kamiennej 10 cm x 10 cm ułożonej w „karo” na środkowym pasie o szerokości 243 cm. Skrajne pasy jezdni dochodzące do cokołów budynków o szerokości 82 – 86 cm są brukowane kostką ułożoną prostopadle do cokołów. Na fragmentach zaułka brak nawierzchni na pasach skrajnych. Brak chodników i brak krawężników. Czytelną i dobrze zachowaną nawierzchnię jezdni mają także Zaułki Apteczny i Zatracony (fot. 4 i 5). Zachowane są historyczne przekroje o szerokości od 409 do 464 cm. Partie cokołowe zachowane są do wysokości ok. 180 cm z otworami okiennymi do piwnic, wejściami do domów w postaci schodów z profilowanymi kamiennymi stopniami. Jezdnie tworzą trzy pasy zróżnicowanej nawierzchni. Pas środkowy o szer. Ok. 145 cm stanowi bruk z brukowca, natomiast skrajne pasy o szerokości ok. 130 cm są wykonane z kamienia polnego. Co ciekawe pasy oddzielone są odpowiednim układem brukowca oraz zaułki mają tylko na fragmentach krawężnik kamienny. Krawężnik ten znajduje się tylko na łukach w miejscach połączenia Zaułka z ulicą o większym znaczeniu komunikacyjnym.

O różnorodności kamiennych nawierzchni na ulicach i zaułkach Kostrzynie świadczą także kolejne fotografie 6 – 8. Na fot. 6 fragment włączenia zaułka do ulicy. Widać staranność wykonania zarówno nawierzchni z bruku, jak i krawężnika obrobionego w kształt łukowy dostosowany do promienia łuku, także fragment kamiennej płyty chodnikowej starannie dopasowanej do łukowego krawężnika. Na kolejnej fotografii ( fot. 7) przekrój poprzeczny zaułka którego nawierzchnia składa się z trzech pasów wykonanych z kamienia polnego. Pas środkowy – jezdnia o przekroju wypukłym z większych kamieni polnych natomiast dwa pasy chodnikowe z kamieni polnych mniejszych. Chodniki podniesione ponad poziom jezdni co znaczyłoby, że był pomiędzy jezdnią i chodnikami ściek kamienny. Na fot. 8 jeden z nielicznych już przykładów zachowanego chodnika w ulicy, wykonanego z mozaikowej kostki łupanej bazaltowej. Należy docenić precyzyjne wręcz ułożenie drobnego

bruczku, którego elementy świetnie się klinują. Chodnik w dalszym ciągu zachowuje równą powierzchnię.

Włócząc się po Starym Mieście warto także zwrócić uwagę na szczegóły, różnego rodzaju detale, a nawet na elementy usuwanego materiału brukarskiego zgromadzone na stertach i hałdach. One także potwierdzają wysoki kunszt brukarzy i kamieniarzy pracujących w Kostrzynie. Warto pochylić się nad fragmentem zniszczonego bruku i dotknąć kamieni wyszlifowanych ruchem kół ciężkich wozów, również wojskowych, dotknąć precyzyjnie wyszlifowanych krawężników o różnej długości i różnym przekroju poprzecznym. (fot. 9 – 13). Kamienne krawężniki były o przekroju prostokątnym bez skosu (fot. 9) ale były także krawężniki o przekroju wycinka koła (fot.10). Widać krawężniki o różnej długości. Długi granitowy krawężnik - ponad 3 metrowej długości – jest ciężki więc trzeba było go podnosić przy użyciu narzędzi stąd może otwory w nim? (fot.11). A może była to pozostałość jakiejś konstrukcji budowlanej?. Warto nachylić się, żeby dojrzeć ślad miasta i jego dawnej nazwy zapisanej na kratce ściekowej - Custrin. Bo tak nazywało się to miasto przed II Wojną Światową (fot. 12). I wreszcie trzeba wpatrywać się w rozwiązania, które przez wiele lat były zapomniane. Ponieważ stosowano różnego wymiaru płyty kamienne na chodniki, także oszczędnościowo używano płyt w różnych kształtach dla wypełnienia miejsc pomiędzy krawężnikiem i płytami, lub pomiędzy płytami używano bruku mozaikowego z bazaltu. Ten układ znakomicie korespondował ze sobą i ożywił monotonię chodnika ułożonego z samych tylko płyt. (fot.13). Ta monotonię rozbijały także starannie wykonywane wjazdy do posesji brukowane kostką kamienną granitową lub porfirową jak to widać na fot. 14 i 15.

Przechadzka po Starym Mieście jest wielkim przeżyciem, jest lekcją historii, którą wchłania się z każdym napotkanym szczegółem, z każdym elementem o którym wcześniej się przeczytało, a dla człowieka zajmującego się historią dróg i ulic ta przechadzka jest podróżą po zapomnianej technologii nawierzchni. Dlatego z wielkim niepokojem o dalsze losy tego nieistniejącego miasta obserwuje się przykłady dewastacji nawierzchni brukowych, nawierzchni z płyt kamiennych murów przyziemi. (fot. 16 – 19). Żal również, że niektóre fragmenty pięknych nawierzchni stają się coraz mniej niewidoczne, mniej rozpoznawalne bo przyroda zagospodarowuje to czego człowiek nie umie utrzymać i zabezpieczyć. (fot 20). Szkoda także, że nikt nie pokusił się – mając pełną dokumentację Starego Miasta i jego zabudowy odtworzoną komputerowo – na oznakowanie ulic i zaułków, choćby niewielkimi znaczkami z nazwami ulic wykutymi np. w kamieniu.

Warto jednak przypomnieć że do budowy nawierzchni stosowano różnego rodzaju materiał brukarski od kamienia polnego, który był segregowany pod względem wielkości przed wbudowaniem w nawierzchnię, także brukowca obrobionego wykonanego z kamienia polnego, do granitowej kostki regularnej o różnych wymiarach nawet do 28 cm, granitowych płyt wielko wymiarowych i bazaltowej kostki mozaikowej stosowanej najczęściej na chodnikach. Trzeba również zauważyć przy wjeździe do Starego Miasta nawierzchnię z betonu wylewanego na mokro, której bardzo dobry stan wzbudza uzasadnione zdziwienie nawet wśród nefachowców. Może kiedyś powstanie praca dotycząca tylko nawierzchni ulic i zaułków, dotycząca brukarzy, pochodzenia kamienia i tp. tak jak powstała Historia miasta i komunikacji miejskiej napisana przez Franka Lammersa i wydana w Berlinie w 2005 roku.

Kompozycja nawierzchni czyli różnego rodzaju układy materiału brukarskiego wskazuje na wysoki kunszt brukarzy i jest świadectwem znajomości sztuki brukarskiej. Poza poprawnym spełnieniem prostych wymagań brukowania nawierzchni w którą wbudowane były szyny tramwajowe, wiele miejsc wymagało szczególnych rozwiązań. Do nich należy zaliczyć połączenia różnych materiałów brukarskich na powierzchni jezdni, różnorodne układy materiału brukarskiego na jezdni jednej ulicy, połączenia różnych materiałów na

chodnikach, rozwiązania wjazdów do bram z zastosowaniem profilowanych krawężników. Stosowano również krawężniki łukowe wykuwane w granicie. Wysoko trzeba ocenić sposób brukowania dużych powierzchni placów, na których natrafia się na tak zagadkowe miejsce jak wybrukowane wgłębienie na placu przed kościołem. O pięknie i wartości kulturowej bruków niech zaświadczą prezentowane zdjęcia fotograficzne.

Zainteresowani mogą zobaczyć z jakim pietyzmem podchodzono do spraw nawierzchni po zachowanych chociażby mozaikach przy wejściu do budynku komendantury, po starannie wykonanej nawierzchni dziedzińca zamkowego, po detalach takich jak wpusty kanalizacyjne, po rozwiązaniach brukarskich przy ścianach domów, przy schodach zewnętrznych. Oglądającemu to nieistniejące miasto bardziej wyraziście prezentuje się ono, kiedy napotyka się na fragmenty zachowanych drewnianych posadzek w miejscu gdzie były zamkowe komnaty, czy fragmenty posadzek ceramicznych domów bogatych mieszczan.

Stare Miasto w Kostrzynie nad / Odrą jest już atrakcją turystyczną i miejscem coraz częściej odwiedzanym przez artystów, malarzy i fotografików. Rozpoczęło się jego powolne odbudowywanie. Powstają pierwsze budynki mieszkalne na obrzeżach miasta. Sądzę, że twórców wizji i projektów odbudowy miasta, również tak jak i mnie, zafascynowały bruki i ulice i że we właściwy sposób zostanie spożytkowana wiedza o tych, którzy setki i dziesiątki lat temu brukowali to miasto. Zachowanie tych bruków, bezwarunkowa ich ochrona oraz opracowanie koncepcji renowacji, a także pełniejsze wykorzystanie jako atrakcji turystycznej nie tylko dla drogowców jest, jak sądzę, programem minimum. Pierwsze kroki uczyniono w dobrym kierunku. Na wklejce pięknie wydanego, w końcu 2000 roku, albumu fotograficznego pt. Kostrzyńskie Pompeje znalazł się .. fragment bruku Starego Miasta.