

Patrycja Ziółkowska

Przedstawia

f.t.: „GŁASZCZĄC KOCIE ŁBY”

niesamowicie energetyczny projekt,  
którego celem jest  
zwrócenie uwagi na smutny los kocich łbów  
na wątpliwym przykładzie zamieszkujących  
ulicę Tuwima w Łodzi (dawnej ul. Przejazd)



**Powiedz NIE asfaltom przykrywającym kawał naszej historii**

Na początku - by nikomu temat nie wydawał się śmieszny albo błahy - troszkę historii.

Pojęcie „bruk” pojawia się w polskich rękopisach już w XV wieku. W Bibliotece Uniwersytetu Jagiellońskiego znajduje się zapis datowany na 1437 rok „camyonna droga vel brukowane licostratus (pro litostratus)”. Także w rękopisach katedry krakowskiej jest mowa o bruku w zapisie „via lapide strata”. Używa się tam zwrotu licostratus (pro lithostratus), a także w pisowni Brvk licostratus.

W „Słowniku języka polskiego” Lindego wyraz „Bruk”, również „Burk”, używany jest w znaczeniu „wykładu kamiennego ulicy lub gościńca”. W końcu XIX wieku w wielu encyklopediach pojawiają się obszernie objaśnienia dotyczące bruku i brukowania. W „Wielkiej encyklopedii powszechnej ilustrowanej” z 1893 roku „pod ogólną nazwą bruku rozumie się pokrycie drogi zwyczajnej lub przejazdowej materiałem twardym, ułożonym podług zasad technicznych w celu udogodnienia po niej komunikacji pieszej lub kołowej”.

Szalenie gruntownie do przybliżenia pojęcia „bruk” podeszli twórcy „Encyklopedii powszechnej” S. Orgelbranda z 1898 roku. Według cytowanej Encyklopedii – bruk „to przestrzeń gruntu ułożona kamieniami naturalnymi lub sztucznymi, kostkami drzewnymi, płytami żelaznymi lub asfaltem, dla nadania powierzchni większej wytrzymałości, dla ułatwienia odpływu wód deszczowych i ściekowych oraz dla utrzymania czystości. Przeznaczenie powierzchni pokrytej brukiem bywa: do jazdy (ulice, droga), do chodzenia (trotuar, chodnik), do zabezpieczenia ziemi od usuwania się, wymycia (oskałowanie), do odprowadzenia ścieków (rynsztek). Materiał brukowany nie może być umieszczony wprost na gruncie, lecz na stosownym fundamencie (piasek ubity, gruz, cement). Do bruku kamiennego używa się porfiru, granitu, gładzu, piaskowca twardego, a nawet wapienia. Kamienie polne, zwykle do bruku używane, są to granity narzutowe, które używa się bądź w naturalnym kształcie (bruk zwyczajny), bądź też nadaje się im postać foremniejszą rozbijając kamienie na płyty i odtrącając ich nieforemność do żądanej wielkości”.

Bardzo ciekawa jest etymologia słowa „bruk”. Według jednego z naukowców jest ono pochodzenia niemieckiego i oznaczało most. W miastach średniowiecznych, trudno było przejść z jednej strony ulicy na drugą, dlatego kładło się dyle drewniane i w ten sposób powstawały mosty uliczne. Z czasem zaczęto wzdłuż całej ulicy kłaść kolce drewniane, zamieniając ją na most (po niemiecku „Bruce”), czyli brukować drewnem.

Historia bruku jest tak długa, jak długa jest historia miast. Przypuszcza się, że już w najstarszym znanym nam mieście – osiedlu neolitycznym Jeryho (Tell-es Sultan leżące w dzisiejszej Jordanii), datowanym na 7500 rok p.n.e. były brukowane ulice. Bardziej wiarygodne dane, uzyskane z badań archeologicznych, dotyczą jednak okresu końca neolitu i są związane z pojawieniem się pierwszych aglomeracji o dużej gęstości zaludnienia. Powstanie tych aglomeracji jest datowane na przestrzeni 1000 lat, gdyż w Mezopotamii pojawiły się około 3500 r. p.n.e., w Egipcie około 2000 r. p.n.e., w Chinach i Indiach w latach 3000÷2500 r. p.n.e. Tam, gdzie były najwcześniej budowane miasta, czyli w Mezopotamii, pojawiły się prawdopodobnie również pojazdy kołowe, a z nimi ulepszone nawierzchnie ulic. W wioskach halafskich (kultura Halaf nazwana od osady Tell Halaf leżącej nad rzeką Chaburem), które w 3000 r. p.n.e. należy określić jako małe miasteczka, spotyka się brukowane ulice. Również w mieście Uruk odkopano fragmenty bruku ulicznego pochodzącego z 2900 r. p.n.e. Jest to najstarszy znany nam okres stosowania ulepszenia nawierzchni ulic brukiem kamiennym. W następnych wiekach utwardzanie nawierzchni stało się coraz bardziej pożądane i konieczne z powodu rozwoju miast, ich planowej rozbudowy, a także nadawania niektórym ulicom specjalnego charakteru, np. sakralnego. Przykładem miasta założonego wg z góry ustalonego planu było Kalchu (obecnie Nimrud) mające około 70.000 mieszkańców, odbudowane przez Aszurnasipala w 879 r. p.n.e. Miasto miało wielkie, doskonale wybrukowane arterie wylotowe, tak by mogły dobrze służyć wyruszającej w pole armii królewskiej. W Nimrud odkopano taką drogę.

Znalazłszy tego rodzaju informacje historyczne, tym bardziej jest mi przykro, iż nasz rodzimy osobisty bruk nie zaciekał żadnego z badaczy historii Łodzi.

Gdzieś po drodze ludzkich dziejów, pozwoliliśmy przypiąć do słowa „bruk” znaczenie negatywne ... mało kto wie, że w XV w. portretowano brukarzy (np.: mistrz Heinrich, „portretowany” przy pracy w 1456 r.); w Polsce brukarzom już w XV wieku nadawano prawa miejskie (w Księdze przyjęć do prawa miejskiego w Krakowie znajdują się dwa zapisy o przyjęciu brukarzy. Zapis z 1467 r. „qui vias lapidibus sternit Micolay Mały bruckarzs” oraz z 1489 r. „Stanislaus brukars de Kuyawia ius habet”; również w innych miastach, np. Lwowie od 1452 r. miasto utrzymywało rocznie opłacanych brukarzy).

Wracając do historii. W Polsce, duży wpływ na przyśpieszenie rozwoju brukowania ulic miały komisje dobrego porządku (boni ordinis) powołane po sejmie 1764 r.

Brukowanie ulic wymagało jednakże źródła finansowania, materiału brukarskiego oraz fachowców. Wprowadzano podatki brukowe, nakazywano właścicielom kamienic brukowanie ulic przed ich domami. Znacznie ciekawiej rozwiązano brak odpowiedniego materiału: zarządzano np. aby „każda fura ładowana zbożem, drzewem, lub innym ciężarem, za każdym przybyciem do miasta przywiozła do miasta po 2 kamienie”. W Warszawie, jak stwierdza w swoim opisie z 1778 r. podróżnik Johann Bernoulli, „jest godne pochwały rozporządzenie, że każdy chłop przyjeżdżający do miasta musi na rogatce dostarczyć kamień określonej wielkości pod karą sześciu groszy”.

W XIX w. nastąpiły zmiany i usprawnienia w procesie obróbki kamienia, a zwłaszcza przejście z obróbki ręcznej na maszynową. Nie znaczy to oczywiście, że sytuacja uległa generalnej zmianie. Jeszcze w latach 20. XX w. pisano, że „zapotrzebowanie kamieni brukarskich w Polsce było dotychczas nieznaczące, gdyż prawie tylko miasta wielkie (liczące powyżej 100 000 głów) je kupowały, przeto i kamieniołomów wyrabiających je jest niewiele, zwłaszcza kamieniołomów o dużej produkcji”. Pomimo tego ulice brukowano coraz doskonalszym materiałem i w coraz większym zakresie. Już w 1875 r. przystąpiono do wymiany kamieni polnych, tzw. kocich łbów na kostkę granitową.

Dlaczego Wam to przytoczyłam?

Ano by przypomnieć, że historię tworzy kamień, po którym chodzimy. W czasach, gdy na całym świecie wzrastała świadomość historyczna, gdy zaczęto ratować, restaurować, odnawiać każdy widoczny przejaw danych lat – w Polsce wszystko niszczone.

Co powiedziałyby nam kocie łby na ulicy Tuwima czy w kwartale ulic: Jarzynowa, Srebrzyńska i al. Unii ?

Posłuchajcie:

Pewien niezwykle inteligentny, pracowity i pełen energii Pan - Rajmund Rembieliński, prezes województwa mazowieckiego, zwrócił uwagę rządu na okrug łęczycki i wypracował plan uprzemysłowienia miasteczek rządowych w tych stronach. Rządowi spodobał się plan pana Rembielińskiego, przyjął jego plan i od 18 września 1820 wydał szereg dekretów określających zasady lokacyjne, kompetencje urzędów, rozmiary kredytów państwowych oraz podstawy organizacji wytwórczości i zbytu.

Wśród miejscowości zaliczonym pierwszym dekretem do rządu obdarzonych przywilejami osad fabrycznych znalazła się Łódź. Dekret z 1820 roku zezwolił na wytyczenie osady sukieniczej Nowe Miasto, a w 1823 roku osady Iniano bawełnianej Łódka. Stary trakt piotrkowski, przemianowany w 1823 roku na ulicę Piotrkowską, stał się osią łączącą te trzy osady.

Proszę sobie wyobrazić, jaką sumą pieniędzy musiały dysponować władze miasta skoro już w pierwszym roku powołania część Piotrkowskiej i innych była brukowana. Chciałabym bardzo napisać, iż również dotyczy to ulicy Przejazd (obecnie Tuwima) ale nie mogę bo nie udało mi się w tak krótkim czasie dotrzeć

do odpowiednich dokumentów miejskich. Jedno jest pewne w 1820 r. burmistrz Antoni Czarkowski powiedział , iż całe miasto nie jest brukowane – co znaczy, że jednak część była, dotyczyć to musiało ulic mających znaczenie do życia miasta, a taka nie wątpliwie była ulica Przejazd.

Rozumiem, że w tym momencie jakiś zwolennik betonu, szkła i chromu obruszy się ... Po cóż to całe pisanie ...

Ano po to , by zwrócić uwagę na rzeczy mniejsze, by zatrzymać czytelników w biegu i nakazać im pomyślenie o sprawach, na które może wcześniej nie zwróciliby uwagi. Łatwo jest opisywać, bronić i chronić niesamowitych roślin, czy budynków tworzących historię oraz klimat Łodzi.

Zatrzymajcie się jednak, pomyślcie ... pieczołowicie rekułtywowana Manufaktura... cegła po cegle... zadzieracie głowy podziwiacie odwagę twórców bogactwo inwestorów... wędrujecie tak myślicie o przeszłości o piętnie naszego miasta o jego drganiach ... zadzieracie głowy i idziecie do przodu po... Współczesnym bruku, który z tamtym dziewiętnastowiecznym nie ma nic wspólnego...

Starty bruk zalewa się asfaltem, betonem... pozwala by niszczał. Nie ma już nawierzchni Starego Rynku, zapomniano o Starym Mieście, w chwili gdy powołane zostało Nowe – zapomniano tak bardzo, że nawet tych nazw się już nie używa. Teraz pozwala się, by zapomniano to co nosiło naszą historię.

**Można by było przecież przy okazji robót ulicznych powołać naszą miejską geologię, która warstwa po warstwie odkrywałaby nie historię ziemi ale historię miasta.**

**Pogłaszczmy kocie łby, ścierane przez ciężkie koła historii. Jak się okazuje można z nich wyczytać losy gospodarcze, finansowe i nawet estetyczne miasta.**

**Schylmy się nad ich losem, niech odnawiana czy rekułtywowana przeszłość nie będzie miała na sobie „nowoczesnego zegarka” – niech cała będzie stara i pasująca w każdym elemencie do siebie. Z drugiej strony, można by nie zalewać przeszłości asfaltem, który i tak źle przygotowany i nałożony wcale nie prowadzi nas ku autostradzie przyszłości – jedynie jak metaforyczny pies ogrodnika – nie pozwala nam czerpać radości z przeszłości.**

**Przenieśmy je w odpowiednie miejsce, by pasowały do otoczenia, by dawały świadectwo swoim czasom. Nie da zresztą się ukryć, że uporządkowanie chaotycznego żywota kocich łbów, miało by również duży wpływ na estetykę naszych nawierzchni.**

**Oczywiście już słyszę krzyki, lamenty, utyskiwania kierowców, szczególnie ci obnoszący się z niskim zawieszeniem – pora jednakże, by to co się nie sprawdziło odeszło w cień niepamięci, a tak jest niewątpliwie z nawierzchnią na ulicy Tuwima. Nie dość, że brzydka, to jeszcze zakrywa naszą przeszłość.**



**Z drugiej strony, wzorując się na XVI wiecznych dekretach można nakazać, każdemu kierowcy, który złamie przepisy prawa drogowego, przenieść jedną kostkę w wyznaczone dla niej miejsce.**

Szukając informacji o łódzkich brukowanych ulicach, uderzyła mnie mała ilość prac związanych z tą „mniejszą” historią Łodzi, pochłonęła nas jej przemysłowość, jej różnokulturowość... Nie ma jednostki powołanej do odnowy czy obrony nawierzchni, a ulicami jako takimi zawiadują dzielnicowe oddziały Urzędu Miasta.

Obok plastyka miasta, który powinien wydzierać sobie włosy z głowy patrząc na jakość ulicy Tuwima (zarówno pod względem estetycznym, funkcjonalnym, jak i historycznym), uważam, iż omawianym tematem mogliby zainteresować się łódzcy kamieniarze skupieni w Cechu Rzemiosł Budowlanych Drzewnych i Mineralnych oraz studenci historii, archeologii oraz etnografii. Myślę, iż ideą ratowania koci łbów zainteresowałoby się członkowie Stowarzyszenia Przyjaciół Starego Miasta w Łodzi, Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków.

Możliwe, iż więcej wiedzy na temat ulicy Tuwima oraz brukowanych ulic oraz dalszego losu pozostałości kocich łbów można zebrać w Archiwum Miejskim, Urzędzie Miasta oraz u Plastyka Miasta, jednakże pozostawiam to już zaciekawionemu niewątpliwie czytelnikowi.



**Bibliografia:**

<http://www.astral.lodz.pl/bimar/rodowod%20Lodzi.htm>

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Osiedle\\_im.\\_J%C3%B3zefa\\_Montwi%C5%82%C5%82a-Mireckiego\\_w\\_%C5%81odzi](http://pl.wikipedia.org/wiki/Osiedle_im._J%C3%B3zefa_Montwi%C5%82%C5%82a-Mireckiego_w_%C5%81odzi)

<http://www.swiat-kmienia.pl/pl/index.php?option=content&task=view&id=339>