



MAREK SKOWRON

tu100wron@o2.pl

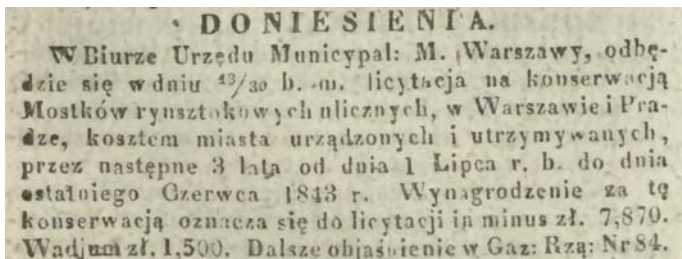
## Nietypowe mostki

Każdemu, kto po deszczu przechodził przez ulicę, zdarzyło się, że zmuszony był do przekroczenia kałuży znajdującej się przy krawężniku. Czasami jej wielkość lub źle wymierzona odległość powodowała, że przejście nie odbywało się „suchą stopą”. A wszystko to spowodowane było nierównością jezdni lub zapchanym odpływem kanalizacji ulicznej. Na szczęście po pewnym czasie kałuża znikala i wszystko wracało do porządku.

Opisane zdarzenie, mimo że nieprzyjemne dla zażywającego „kąpieli”, było jednak drobnostką w porównaniu z tym, na co codziennie narażeni byli mieszkańcy dawnych miast. Na nierównych, niebrukowanych i nieskanalizowanych ulicach leżała gruba warstwa pyłu, która w czasie deszczu zamieniała się w błotniste kałuże, których głębokość przechodnie „sprawdzali” osobiście. Sytuacja taka istniała nie tylko w małych miasteczkach, ale także w stolicy. Kronikarz XVIII wiecznej Warszawy pisał: „(...) wiosenną tedy i jesienną porą nikt do miasta nie przybywał, chyba konieczną zmuszony potrzebą (...)”.

Poprawa nastąpiła, gdy na czele Komisji Brukowej w 1742 r. stanął marszałek Franciszek Bieliński. Pod jego rządami, do 1762 r., wybrukowanych zostało 18 głównych ulic, a kolejne w dalszych latach. Wzdłuż nich – po obu stronach – przy chodnikach wybudowane zostały głębokie rynsztoki odprowadzające wodę deszczową i płynne nieczystości do odkrytych kanałów połączonych z Wisłą.

Jednak powstanie rynsztoków miało również swoją ujemną stronę, gdyż utrudniały one swobodny dostęp do budynków, zwłaszcza rządowych i mieszczących się tam licznych instytucji. Dlatego magistrat regularnie organizował przetargi na budowę i konserwację specjalnych konstrukcji umożliwiających wjazd na podwórze lub przechodzenie przez ulicę tzw. mostków rynsztokowych (rys. 1). Stanowiły one bardzo ważny element infrastruktury ulicznej. Właściciele prywatnych posesji takie ułatwienia musieli wykonywać we własnym zakresie.



Rys. 1. Ogłoszenie o przetargu na konserwację mostków rynsztokowych [1]

Mostki rynsztokowe zlecane przez władze miejskie były wykonywane wg wytycznych, z którymi mógł się zapoznać każdy przystępujący do przetargu. Inaczej było w przypadku prywatnych budynków, gdzie panowała całkowita dowolność. Zauważone zostało to przez magistrat Warszawy, który w uchwale z 1834 r. stwierdził, że „(...) właściciele domów (...) pozwalają sobie przed swoimi possessjami podwyższać lub zniżać trotoary i rynsztoki, zawracać w tę lub inną stronę ich kierunek, urządzać mostki rynsztokowe lub zaiazdy do bram, dawać przez ulice kamienne kładki, robić wystające na trotoar schodki i tym podobne czynić odmiany, które w prywatnych tylko wykonywane widokach, okazują się częstokroć dla publiczności niedogodne, gdyż utrudniają przejście, tamują wolny spadek ściekom, oszpecają ulice przez nieforemne łamanie bruku, a nawet przeieżdzających na niebezpieczeństwo narażają (...)” [2]. By przeciwdziałać takim samowolom budowlanym, magistrat – pod groźbą kary i konieczności przywrócenia stanu poprzedniego – nakazał wcześniejsze zgłaszanie planowanych zmian „na piśmie do Urzędu Muncypalnego, lub ustnie do Inżyniera miasta”. I dopiero po uzyskaniu pozwolenia można było przystąpić do prac.

Wbrew pozorom, budowa mostków rynsztokowych nie była sprawą prostą. Ich konstrukcja nie mogła być bowiem dowolna, chociaż zwykle składała się z ramy z bali sosnowych i przymocowanej do niej platformy z desek. Musiała bowiem zapewniać nie tylko bezpieczne przejście lub przejechania nad rynsztokiem, ale również nie mogła hamować swobodnego przepływu ścieków. Te wprawdzie, według nakazów mogły być tylko płynne, ale w rzeczywistości były pełne części stałych (obierki, słoma itp.), które gromadziły się przy burtach mostków, powodując spiętrzanie się ścieków i wylewanie ich na ulicę. Czasami jednak leniwi stróże kamienic, którzy mieli obowiązek polewania wodą ulic, celowo zastawiali przepływy pod mostkami i zamiast wodą, właśnie tymi ściekami polewali ulice. Takie postępowanie było oczywiście naganne i w przypadku wykrycia karane.

Ciekawostką może być fakt, że tylko na jednej ulicy Leszno znajdowało się ponad 60 mostków (rys. 2). Dlatego w celu „(...) usunięcia napotykaných niedogodności, jakie przy otwieraniu ulicznych mostków w celu oczyszczenia onych, praktykować się zwykły (...)”, warszawski wojenny Jenerał-Gubernator Gorczakow w 1852 r. polecił zaopatrzyć wszystkie mostki miejskie w żelazne zawiasy oraz uchwyty do ich otwierania [4]. Zobowiązani do tego zostali także właściciele prywatnych posesji, ale przy okazji budowy nowych mostków lub reperacji uszkodzonych.



Rys. 2. Warszawa, ul. Leszno (krótkie mostki rynsztokowe), ok. 1880 r. [3]

A uszkodzenia mostków rynsztokowych były groźniejsze nawet niż ich brak. Spróchniałe i popękane deski z wystającymi gwoździami były często przyczyną zniszczonej odzieży, zwichniętych nóg przechodniów i koni, uszkodzonych kół powozów, a nawet niespodziewanej kąpeli w rynsztoku. Trafiły się również mostki ironicznie nazywane „klawiszowymi”. Polegały one na tym, że źle przy mocowane deski podczas przechodzenia podnosiły się i opadały jak klawisze, co groziło upadkiem. Dodatkowe uszkodzenia mostków powstawały w zimie „(...) z powodu nieostrożnego zrębywania przez stróży domów prywatnych i placowych, lodu z mostków będących nad rynsztokami, mostki te ulegają przedwczesnemu zniszczeniu; oprócz tego stróże ci otwierając wspomniane mostki przy oczyszczaniu rynsztoków, zamykają je tak niedbale, że deski nie dochodząc zupełnie, utrudniają przejazd powozom, i często bywają powodem zepsucia takowych (...)” [5]. Sprawa ta była corocznie poruszana w rozkazach policmajstra do policji wykonawczej, która zobowiązana była dopilnować, by tak nie postępowano, a ponadto kontrolować terminowe remonty mostków (rys. 3). W przypadku uszkodzonego prywatnego mostka, w ostateczności można było skorzystać z kolejnego przed sąsiednią kamienicą.

— W rozkazie warszawskiego ober-policmajstra do policji wykonawczej za nr 74 wydanym, zamieszczono:  
 Powołując się na rozkaz mój z r. z. za nr 83, polecam komisarzom udziałowym niezwłocznie osobiście zrewidować jak najściślej tak wszystkie miejskie, jak i prywatne mostki na rynsztokach, jako i deski pokrywające poprzeczne kauliki na trotuarach, służące do odprowadzenia ścieków z podwórzy domów do rynsztoków ulicznych, i o tych, które wymagają reparaacji: o miejskich odnieść się do dnia 1 (15) kwietnia r. b. do inżyniera miasta, przedstawivszy w tymże terminie wykaz takowych, do 2-ej rozporządzającej części podwładnej mi kancelarii; a o reparaację mostków prywatnych zawiadzać właścicieli domów, tak ażeby wszystkie w ogóle mostki i wzmiankowane kanaliki poprzeczne, z dniem 1 (13) maja r. b. doprowadzone zostały do zupełnie dobrego stanu. O wykonaniu ostatniego, donieść mi pod datą oznaczoną.

Rys. 3. Rozkaz policmajstra dotyczący remontu mostków rynsztokowych [6]

Inaczej było, gdy rynsztok biegnący wzdłuż jednej ulicy, przechodził w poprzek innej, krzyżującej się z nią. Wówczas również nad rynsztokiem stawiany był mostek, ale finansowany przez miasto. Podobnie było z mostkami przy budynkach rządowych (rys. 4). Jednak w odróżnieniu od mostków prywatnych o długości 1–2 m, te były kilkakrotnie dłuższe. Ze względu na obustronny ruch kołowy oraz pieszy musiały one mieć mocniejszą konstrukcję. By zapewnić ich trwałość, po raz pierwszy od 1868 r. zaczęto wykonywać je z żelaza. A właściwie „(...) z podobnych płyt, jak bruk żelazny, z tą tylko różnicą, że spód tafli ma podstawę z dziurkami, boki zaś tafli oparte są na kamiennych podwalinach i łatwo dla przeczyszczenia rynsztoku podnoszonemi być mogą (...)” [7].



Rys. 4. Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście (długi mostek rynsztokowy przed Uniwersytetem Warszawskim), ok. 1880 r. [3]

W tym miejscu należy wyjaśnić o jaki „bruk żelazny” chodzi. Otóż w 1864 r. oddany został do użytku most Aleksandrowski, potocznie zwanym Kierbedzia (od jego projektanta Stanisława Kierbedzia). Był on jedyną drogą, którą codziennie dostarczane było ze wschodnich terenów zaopatrzenie warszawskich targowisk oraz fabryk. Z tego powodu zastosowano na nim nawierzchnię o zwiększonej wytrzymałości, wykonaną z ażurowych żeliwnych płyt. Takie same, ale mniejszej grubości żeliwne płyty były stosowane do brukowania ulic do ok. 1890 r. I właśnie podobne do nich żeliwne płyty wykorzystywane były w budowie mostków rynsztokowych w centralnych punktach Warszawy.

W 1874 r. było 28 mostków żelaznych, na ogólną ilość 441 mostków miejskich (prywatne nie były liczone). Ale już w 1878 r. było ich 50 (na 453), a w 1883 r. – 88 (na 470) [8]. Mostki te były nie tylko trwalsze, ale również znacznie droższe i średnio koszt jednego wynosił ok. 1000 rb (dla porównania roczna płaca naczelnika wodociągów i kanalizacji wynosiła 2700 rb). By więc nieco obniżyć koszty mostków nie rezygnując jednak z trwałości, od 1871 r. używane drewno sosnowe zastąpiono dębowym. Rocznie magistrat przeznaczał na remont istniejących i budowę nowych mostków średnio 4000–5000 rb, co łącznie od połowy lat 60. do końca XIX w. pochłonęło olbrzymią kwotę blisko 200 tys. rb.

Mimo że mostki rynsztokowe, miejskie i prywatne, miały służyć wszystkim mieszkańcom, niektórzy rościli sobie do nich większe prawa. Już w 1846 r. zatrzymana została za kradzież młoda dziewczyna. W trakcie śledztwa przyznała się, że „(...) w porze wieczornej wydzierała z mostków ulicznych bale (...) pieniądze wzięte za nie, wydawała na trunki, na opłatę muzyki (...)”. Natomiast w 1869 r. przedsiębiorca konserwujący mostki skarżył się magistratowi, że oderwanych z nich zostało 300 par żelaznych zawiasów. Kradzione były również płyty żeliwne i inne elementy mostków żelaznych, a nawet skradzione zostały 2 takie kompletne mostki [9]. Każdy taki incydent wywoływał odpowiednią reakcję władzy zwierzchniej w osobie policmajstra. Zazwyczaj nakazywał on komisarzom cyrkulowym „(...) zobowiązać stróży domów, przy których znajdują się mostki miejskie, czuwać nad całością onych; nie dopuszczając zrządzać w takowych uszkodzeń lub kradzieży części składowych (...)”. Przy okazji zwracana była uwaga na konieczność utrzymania w porządku mostków rynsztokowych oraz „poprzecznych na trotuarach, pokrywających ścieki z rynien do rynsztoków”. Rozporządzenie policmajstra nakazywało także „(...) ażeby wewnętrzne ściany mostków i rynsztoków drewnianych bezwarunkowo codziennie były smarowane smołą (...)” [10], co miało zapobiegać „przesiäkaniu ich miazmatami i wilgocią”, natomiast w zimie mostki należało posypywać piaskiem, popiołem lub trocinami. Kilka lat później niektóre przepisy zostały nieco złagodzone i np. pokrywanie smołą dolnej części mostków zalecano raz na tydzień.

Inne miasta Królestwa Polskiego, w których nie był podziemnej kanalizacji również stosowały to proste i na ogół skuteczne rozwiązanie. Przykładowo w Płocku, w 1878 r., odbyła się licytacja na wykonanie 4 mostków drewnianych, natomiast kolejna w 1890 r., na zmianę „drewnianych mostków na rynsztokach w poprzek ulic i towarów przeprowadzonych, na żelazne lane” [11]. Natomiast w Pabianicach w 1892 r. magistrat ogłosił przetarg na budowę ośmiu mostków żelaznych, a w Piotrkowie – czternastu [12].

Z kolei w Łodzi prawdopodobnie od początku nastawiono się na budowę tylko mostków żelaznych i to w dużych ilościach. W 1890 r. ogłoszony został przetarg na budowę 55 takich mostków (od kwoty blisko 28 tys. rb), w 1892 r.

– 66 mostków (od kwoty ponad 34 tys. rb), w 1899 r. – 54 mostków (od kwoty ponad 34 tys. rb), a w 1903 r. – 56 mostków (od kwoty 32 tys. rb). Jeszcze w 1916 r., wobec braku kanalizacji (budowę jej rozpoczęto dopiero w 1924 r.), „urządzono 7 mostków nad rynsztokami i 6 mostków ulicznych” [13]. Chociaż niekiedy fakt istnienia kanalizacji nie przesądzał o tym, że mostki nie były już stosowane. Dowodem na to może być przetarg, jaki zorganizował magistrat Warszawy w 1900 r. na budowę „(...) 23 mostków drewnianych ulicznych (...) po 12 rubli 72 kopiejki za sążeń bieżący mostku (...)” [14].

Były to jednak wyjątki i ogólnie biorąc w miarę uruchamiania wodociągów miejskich, a wraz z nimi kanalizacji, mostki jednak powoli traciły rację bytu. Bowiern przy okazji budowy kanalizacji zmieniana była nawierzchnia ulic, a wraz z nią likwidowane rynsztoki. Same mostki nie były jednak wyrzucane. Te w najlepszym stanie trafiały do dzielnic peryferyjnych, gdzie jeszcze przez długi czas spełniały swoją funkcję. Współczesną namiastką dawnych mostków rynsztokowych może być mostek przerzucany przez chodnik podczas wykopów remontowych. Jednak w odróżnieniu od dawnych mostków, ten obecny ma balustrady, jest pojedynczy i usuwany po zakończeniu prac.

## Bibliografia

- [1] Kurier Warszawski 1840 r., nr 106, s. 505
- [2] Dziennik Powszechny 1834 r., nr 242, s. 1271
- [3] Widoki Warszawy. Fotografie Konrada Brandla, ok. 1880 (<http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/dlibra/doccontent?id=4157>)
- [4] Kurier Warszawski 1852 r., nr 288, s. 1508
- [5] Gazeta Warszawska 1868 r., nr 30, s. 1
- [6] Kurier Warszawski 1878 r., nr 75, s. 1
- [7] Kurier Codzienny 1868 r., nr 185, s. 2
- [8] Kurier Warszawski 1875 r., nr 147, s. 2; 1879 r., nr 184, s. 2; 1883 r., nr 42, s. 3
- [9] Kurier Warszawski 1846 r., nr 18, s. 86; 1869 r., nr 117, s. 1; 1880 r., nr 11, s. 3; 1886 r., nr 125a, s. 3; 1894 r., nr 83, s. 1
- [10] Gazeta Warszawska 1892 r., nr 181, s. 2
- [11] Wiek 1878 r., nr 257, s. 3; Gazeta Warszawska 1890 r., nr 224, s. 2
- [12] Gazeta Rzemieślnicza 1892 r., nr 4, s. 27; 1892 r., nr 34, s. 275
- [13] Gazeta Rzemieślnicza 1890 r., nr 15 s. 118; 1892 r., nr 28, s. 224; Kurier Warszawski 1899 r., nr 135, s. 11; 1903 r., nr 341, s. 5; 1916 r., nr 286, s. 8
- [14] Kurier Warszawski 1900 r., nr 192, s. 14

## Z serwisu GDDKiA

### Spotkanie na obwodnicy Kępna

W dniu 18 grudnia 2017 r. odbyło się spotkanie związane z realizacją obwodnicy Kępna w ciągu drogi ekspresowej S-11.

Spotkanie rozpoczęło wizję terenową na terenie odcinka pierwszego obwodnicy realizowanego przez BUDIMEX, na którym udało się zakończyć zasadnicze prace konstrukcyjne oraz nawierzchniowe przed rozpoczęciem okresu zimowego. Do wykonania pozostały prace wykończeniowe, w tym oznakowanie poziome i pionowe oraz systemy bezpieczeństwa i zarządzania ruchem a także podłączenie zasilania energią elektryczną.

Będzie to odcinek o długości 3,7 km. Trasa ma skomunikować drogę ekspresową nr 8 prowadzącą w kierunku Wrocławia i Warszawy z DK-11. Wykonawca wykonał 3 obiekty inżynierskie, w tym wiadukt drogowy nad drogą ekspresową, przejście dla zwierząt nad drogą ekspresową oraz wia-

dukt kolejowy nad linią kolejową Kluczbork – Poznań. Budowana droga będzie miała dwie jezdnie po dwa pasy ruchu.

Po wizji terenowej nastąpiło spotkanie w Starostwie Powiatowym w Kępnie. Przedstawiono na nim min. zaawansowanie prac projektowych na odcinku II obwodnicy.

Odcinek II obwodnicy powstanie między istniejącym węzłem Kępno Krązkowy a istniejącą DK-11. Inwestycja polega na optymalizacji projektu ok. 7 km drogi ekspresowej S11 wraz z całą infrastrukturą, uzyskaniu wszelkich niezbędnych uzgodnień, zezwoleń i prawomocnych decyzji administracyjnych, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W ramach zadania wykonawca wybuduje II odcinek obwodnicy miejscowości Kępno, przebuduje drogi innych kategorii oraz uzyska decyzję o pozwoleniu na użytkowanie nowego odcinka drogi ekspresowej S11.

21-12-2017