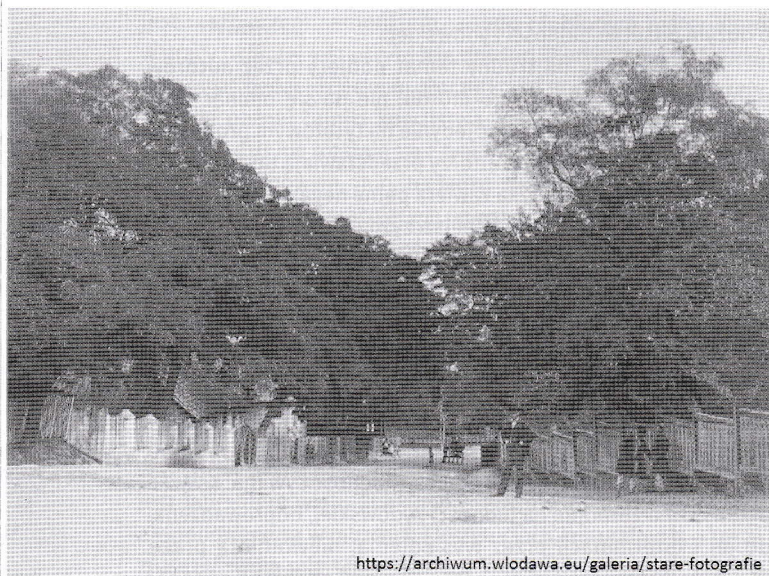


Mostowa – ulica inna niż wszystkie

Położona na płaszczyźnie rozległej terasy nadbrzeżnej Bugu Włodawa charakteryzuje się mało urozmaiconą rzeźbą terenu^[1]. Niewielki spadek ku dolinom rzeczonym wyraźniej uwidacznia się jedynie na niektórych ulicach czy placach. Dostrzeżemy go np. na rynku, delikatnie pochyłym w kierunku południowo-zachodnim, ku rzece Włodawce. W tę samą stronę łagodnie opadają ulice Spokojna, Nadstawna i Okunińska. Odczuwalnymi spadkami cechują się drogi biegnące w dawnych wąwozach skierowanych do doliny Bugu – Krzywa oraz Wiejska, a ponadto Klasztorna, Lubelska czy Graniczna. Niewielkie różnice wysokości w mieście to atut dla pieszych, ułatwienie dla poruszających się jednośladami, ale też (choć współcześnie w mniejszym stopniu) uczestników ruchu zmotoryzowanego. To także lepsze warunki do tworzenia zabudowy, której nie trzeba w sposób szczególny dopasowywać do rzeźby terenu i zabezpieczać przed osuwiskami oraz podobnymi procesami.

W sieci drogowej Włodawy znajdziemy jednak ulicę, która wyraźnie odróżnia się od pozostałych. To znana wszystkim mieszkańcom i chętnie uczęszczana przez turystów, najbardziej stroma w mieście ulica Mostowa (fot. 1). Stanowiąc część wpisanego



<https://archiwum.wlodawa.eu/galeria/stare-fotografie>

do rejestru zabytków historycznego układu urbanistycznego (pod nr A/584), zasługuje na zwrócenie na nią szczególnej uwagi.

Ulica Mostowa położona jest w północno-wschodniej części miasta. Posiada status drogi publicznej lokalnej nr 104273L. Przebiega w kierunku wschodnim – od ulicy Kościelnej w dół do drewnianego mostu na rzece Włodawce. Jej oś łagodnie wygina się ku północy. Droga ta ma długość 189,5 m oraz zmienną szerokość: od 24 m w części górnej do 9,5 m – w dolnej. Różnica wysokości między najwyższą (171,84 m n.p.m.) i najniższą (158,33 m n.p.m.) położonymi punktami Mostowej wynosi 13,51 m. Średnie nachylenie drogi to 7,1%, jednak na odcinku od najwyższego punktu

do wlotu ulicy Podzamcze, leżącego na wysokości 162,04 m n.p.m., przekracza ono 12%^[2]. Jest to najbardziej stromy fragment sieci ulicznej we Włodawie.

Oprócz wybiegającej na północ ulicy Podzamcze, od Mostowej odchodzi też na południe niewielka uliczka Jurdyka. Nazwa ta odnosi się do obszaru dawnej jurydyki paulińskiej^[3], nadanej zapewne po 1717 r., a potwierdzonej w 1754 r., której północną granicę tworzyła Mostowa, zaś pozostałe wyznaczały obecne ulice Jurdyka, Zielna i Kościelna^[4].

Niewątpliwym wyróżnikiem ulicy Mostowej jest jej nawierzchnia, czyli bruk z kamieni polnych, zwany „kocimi łbami”. Pokrywa on najbardziej pochyłą część drogi (fot. 2). Na wprost



Fot. Renata Anisiewicz

i poniżej wlotu ulicy Podzamcze, w dolnej części Mostowej znajdują się prefabrykowane płyty betonowe (fot. 3). Szczególną



Fot. Renata Anisiewicz

[2] Dane techniczne uzyskano w Wydziale Inwestycji i Rozwoju Urzędu Miejskiego we Włodawie.

[3] Jurdyka to część miasta wyjęta spod jurysdykcji władz miejskich.

[4] E. Smulikowska, op.cit.

[1] E. Smulikowska, 1975, *Katalog zabytków sztuki, t. VIII, Województwo lubelskie, z. 18, Powiat włodawski, Instytut Sztuki PAN, Warszawa.*

wartość historyczną ma wspomniany bruk. Trudno powiedzieć, kiedy dokładnie powstała znana nam nawierzchnia oraz czy w międzyczasie poddawana była gruntownej przebudowie, czy też stanowi przynajmniej częściowo oryginalną pozostałość dawnych czasów. Do zabrukowania ulicy mogło dojść w drugiej połowie XVIII w., tj. w okresie reorganizacji przestrzennej i rozbudowy Włodawy, zapoczątkowanej przez Jerzego Flemminga i kontynuowanej przez Adama Kazimierza Czartoryskiego^[5]. To wtedy rozpoczął się proces brukowania miasta. Potwierdza go zapisany w inwentarzach miejskich obowiązek nałożony na każdego mieszczanina włodawskiego dostarczenia fury kamieni co roku „*póki miasto nie zabrukuje się*”^[6]. Ponadto każdy obcy obywatel przybywający na targ we Włodawie zobligowany był do przywiezienia „*kamienia wielkiego jednego lub mniejszych trzech*”, czego dopilnować musiał żołnierz miejski, czyli ówczesny strażnik miejski. Jeżeli nawet ulicę Mostową później przebudowywano przypuszczać można, iż wykorzystywano do tego pierwotnie zebrane kamienie polne. Jakkolwiek nie toczyłaby się historia opisywanej nawierzchni, pewne jest, iż stąpając dzisiaj po „*kocich łbach*” Mostowej dotykamy namacalnych śladów obecności naszych najdawniejszych przodków w mieście. Warto podkreślić też, że obok dwóch brukowanych odcinków ulicy Rymarskiej są to ostatnie zachowane „*kocie łby*” we Włodawie.

Przeglądając się jeszcze bliżej brukowi Mostowej dostrzeżemy w jej południowych obrzeżach fragmenty uzupełnione granitowymi kostkami. To z kolei pozostałości XX-wiecznych modernizacji ulicy, a więc poprowadzenia w niej kanalizacji sanitarnej, wodociągu, linii elektroenergetycznej, czyli elementów infrastruktury, o które wówczas wzbogacało się miasto, a które dziś standardowo przebiegają pod nawierzchnią dróg miejskich. Współczesnym elementem Mostowej jest chodnik w postaci schodów ułożony przy północnej jej krawędzi, zaś najnowszym (z 2018 r.) ścieżka rowerowa wykonana w dolnym odcinku, dochodzącym do mostu na Włodawce (fot. 3).



Fot. Renata Anisiewicz

Duża pochyłość ulicy Mostowej stanowiła w przeszłości wyzwanie dla ruchu pojazdów, czyli przede wszystkim zaprzęgów konnych składających się z furmanek, poruszających się na drewnianych kołach okutych żelaznymi obręczami. Dość licznie spotykano je na drogach jeszcze w latach 60. XX w., kiedy stopniowo zastępowane były przez wozy na kołach ogumionych, a także samochody. Największy problem wiązał się z wyhamowaniem takiego pojazdu, jadącego w dół po stromej drodze pokrytej brukiem, co zwiększało poślizg. Jak radzono sobie z nim w wiekach wcześniejszych trudno powiedzieć. W znanym nam wieku XX włodawianie korzystający z ulicy Mostowej posiadali podwieszane przy spodnich częściach fur i zamocowane do nich łańcuchami specjalne żelazne blokady, które na czas zjazdu zdejmowano, układano na ziemię, wjeżdżano weń tylnym kołem blokując je, a następnie przemieszczano się w dół. Znacznie gorzej radzili sobie zamiejscowi niewyposażeni w tego typu zabezpieczenia. Gdy dodali do tego odrobinę alkoholu kończyło się jak w doniesieniu prasowym zamieszczonym w „*Ziemi Włodawskiej*” (nr 1 z 15 stycznia 1923 r.), w którym autor pisze: „*Ulica mostowa jest widownią sportu wozowego. Dość znaczny spadek tej ulicy utrudnia zjazd, jak również i wjazd. Niejednokrotnie widzi się zjeżdżające furmanki, jak to się mówi „na teb na szyję”. W dniu jarmarczne zaś podchmieleni gospodarze zjeżdżając z góry, jadą „po kawalersku”, a rezultatem tej jazdy jest, rozbijanie wozów no i głów*”.

Niebezpieczeństwa wynikające z pochyłości ulicy Mostowej decydowały o omijaniu jej przez jadących z miasta do położonej za Bugiem stacji kolejowej Włodawa (a był to istotny strumień ruchu w kierunku wschodnim) i wykorzystywaniu objazdu obecnymi ulicami J. Piłsudskiego i Lubelską. Gdy podczas II wojny światowej na Bugu ustanowiono granicę, a obsługę ruchu kolejowego Włodawy przejęła stacja Bug Włodawski w Orchówku, ruch drogowy do niej również starał się omijać stromą część Mostowej. Podobnie jak wcześniej jeżdżono ulicami J. Piłsudskiego i Lubelską, a następnie Podzamczem, dolną częścią Mostowej do grobli nad Bugiem i dalej groblą do Orchówka. Stan taki utrzymywał się do lat 50. XX w., kiedy przedłużono ulicę Okunińską w kierunku Włodawki, usypano nasyp od strony Orchówka i w tym ciągu drogowym wybudowano nowy most na rzece (najpierw drewniany, później betonowy^[7]).

Wracając do czasów II wojny światowej trzeba wspomnieć, iż to właśnie ulicą Mostową pędzeni byli przez Niemców do Orchówka Żydzi, których ze stacji kolejowej Bug Włodawski wywożono do obozu zagłady w Sobiborze. Osoby starsze, chore, niedołążne, dzieci przewożono na furmankach. Pojazdy te w ramach szarwarku obowiązkowo dostarczyć musieli mieszkańcy miasta oraz okolicznych wsi. Można sobie wyobrazić jakim problemem dla niedoświadczonych w jeździe stromą ulicą Mostową furmanów ze wsi, kierujących niewyposażonymi w blokady wozami była to droga. Jak wspominał Kazimierz Mikulski z Różanki, na uwagę zgłoszoną do pilnującego ruchu Niemca, że nie może utrzymać fury usłyszał: „*jeźdź na Żydów*”^[8].

Znaczne nachylenie ulicy Mostowej, tak niekorzystne dla ruchu drogowego, miało jednak także swoją pozytywną

[5] R. Szczygieł, 1991, *Włodawa w czasach przedrozbiorowych. Zagadnienia gospodarczo-społeczne* [w:] E. Olszewski, R. Szczygieł (red.), *Dzieje Włodawy*, Wyd. Panta, Lublin–Włodawa.

[6] R. Anisiewicz, 2021, „*Inwentarz Hrabstwa Włodawskiego z Roku 1792*” – źródło wiedzy o Włodawie i regionie, *Wschód. Kwart. Społ.-Kult.*, nr 4(44), s. 34.

[7] Most drewniany zastąpiono betonowym po utworzeniu pod koniec lat 60. we Włodawie 3. Sudeckiego Pułku Czołgów Średnich. Jeżdżące drewnianym mostem czołgi niszczyły go, dlatego niezbędna stała się wymiana obiektu na solidny betonowy.

[8] Relacja Władysława Anisiewicza.

stronę. To naturalne wzniesienie stawalo się w okresie zimowym bardzo popularnym miejscem zabaw, nie tylko najmłodszych mieszkańców Włodawy (fot. 4). Ich początki sięgają zapewne



Ze zbiorów Władysława Anisiewicza

czasów, kiedy w ogóle pojawiło się tutaj osadnictwo. Czytelnikom przyzwyczajonym do ciepłych i prawie bezśnieżnych zim warto przypomnieć, iż dawniej śniegu ani mrozu o tej porze roku na ogół nie brakowało, co bardzo sprzyjało wykorzystaniu pochyłych terenów do zabaw zimowych. Zjeżdżano w dół na tym, co kto miał. Pod koniec XIX w. (a może i wcześniej?) niektórzy młodzi ludzie korzystali z zajdek. Były to dwuczłonowe sanie, normalnie powożone przez konie. Do zjazdu z „kościelnej góry” wystarczyło wziąć tylne podsanie, by kilkuosobowa grupa doświadczyła uciechy ze śnieżnej przejażdżki na niemal 200-metrowym dystansie ulicy Mostowej. Oczywiście później trzeba było te sanie wciągnąć na górę. W użyciu były też różne sanki dziecięce, najczęściej domowej roboty. Niektórzy jeździli nawet na butelkach (szklanych). W pierwszych latach powojennych, na dobrze wyrobionym śniegu udawało się dzieciom dojeżdżać na sankach do mostu na Włodawce, a nawet wjeżdżać na znajdujący się poniżej niego zamaznięty Betk^[9]. „Kościelna góra” stanowiła popularne miejsce zabaw zimowych jeszcze w latach 80. XX w. (a może i później?), o czym na pewno wciąż pamięta wielu włodawian.

[9] Tamże.

W tym miejscu należy odnieść się do nazwy opisywanej ulicy. Formalnie jest to ulica Mostowa. Potocznie od dawien dawna używano określenia „kościelna góra”, nawiązującego do jej pochyłości, a także przebiegu w pobliżu kościoła św. Ludwika. Kiedy pojawiła się nazwa Mostowej, trudno powiedzieć. W inwentarzu miasta z 1773 r. wymieniana jest ulica Dolna ku Młynowi^[10]. Mostowa jako taka pojawia się na planie Włodawy z 1867 r.^[11] Zestawienie tych dwóch dat wskazywać może na XIX-wieczną genezę nazwania mianem Mostowej drogi wiodącej z miasta do mostów przy młynie nad Wielkim Stawem Włodawskim.

W swojej przeszłości ulica Mostowa posiada także epizod znany tylko nielicznym włodawianom. Około 1937 r. została przemianowana na ulicę Orlicz-Dreszera. Nazwa ta miała upamiętniać zmarłego tragicznie w dn. 16 lipca 1936 r. generała, którego postać była w pewnym sensie związana z Włodawą. Gustaw Orlicz-Dreszer (1889-1936), żołnierz Legionów Polskich, członek Polskiej Organizacji Wojskowej, kawalerzysta, późniejszy generał dywizji Wojska Polskiego i bliski współpracownik J. Piłsudskiego został w 1918 r. mianowany komendantem okręgu wojskowego w Chełmie. Powierzono mu funkcję dowódcy i misję sformowania 1. pułku szwoleżerów, składającego się z pięciu szwadronów, z których 1. tworzony był właśnie we Włodawie^[12]. Co ciekawe, podczas okupacji Niemcy nie zmienili nazwy ulicy. Obowiązywał jej niemiecki zapis *Orlitsch-Drescherstrasse* (fot. 5). Dopiero (zapewne) tuż po wojnie przywrócono drodze historyczne miano Mostowej.

438. Orlitsch-Drescher Lamberger Schulz	Niedzielski Witold	3
strasse Nr. 11.	Prwi	1
439. Podzamostr. 13/KleinChaim-Lajb	Filipowicz Jan	3
	Ciok Stefanina	1
	Nawarek Waleria	1

Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie

Być może z nadaniem nazwy Orlicz-Dreszera wiązało się ustawienie w górnej części ulicy (od strony Kościelnej) oryginalnego pomnika bomby (fot. 6). Wiadomo, iż stała ona w tym miejscu

[10] R. Szczygieł, op.cit, s. 48.

[11] Agadd2.home.net/metrykalia/402/album/20-22/index.html

[12] *General Gustaw Orlicz-Dreszer. Dowódca 1 pułku szwoleżerów 1918-1920*, 1936, Wiarus, nr 30, s. 713-714.



Fot. 6 Bomba na Orlicz-Dreszera

w roku 1937/38 oraz jeszcze w pierwszych latach II wojny światowej, po czym z nakazu niemieckich władz okupacyjnych została usunięta^[13]. Militaryny charakter tego pomnika sugerować może jego powiązanie z postacią generała, którego uczyniono patronem tej drogi. Wyjaśnienie tego faktu wymaga dokładniejszych studiów.

Jak każda droga także ulica Mostowa po latach eksploatacji, doraźnych remontów i modernizacji potrzebuje kompleksowej przebudowy. Nadzieję na doprowadzenie jej do należytej świetności, z zachowaniem unikatowych walorów historycznych, daje promesa uzyskana przez władze miasta na dofinansowanie przebudowy ulicy wraz z przebudową mostu na rzece Włodawce, w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. Inwestycja drogowa, której koszt ma wynieść 2 mln zł (w tym wkład miasta 40 tys. zł), jest przewidziana do realizacji w latach 2024-2025, z terminem zakończenia 19 grudnia 2025 r. Przebudowa

mostu może liczyć na dofinansowanie w kwocie 6,650 mln zł.

Należy mieć nadzieję, że w połowie lat 20. XXI w. uda się nadać tej ciekawej drodze nowej jakości, tak by służyła kolejnym pokoleniom włodawian oraz wzmacniała walory turystyczne miasta. Mostowa przebiega przecież w pobliżu Szlaku Trzech Kultur, łączy część śródmiejską z malowniczym Podzamczem oraz obszarami nadbużańskimi, a i sama w sobie ma w otoczeniu dawną zabudowę. Tworzą ją m.in. cztery obiekty wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Są to domy mieszkalne znajdujące pod numerami 1 (murowany z lat 30. XX w.), 7 (drewniany z początku XX w., d. zajazd Kazimierza Bondarczuka) i 14 (drewniany otynkowany z XVIII w., d. własność paulinów) oraz dawny młyn Pawła Kuryłowicza przy Mostowej 16. Nie zapominajmy także o walorach widokowych, szczególnie górnej części ulicy, nad którą od XVIII w. czuwa patron mostów św. Jan Nepomucen.

[13] *Włodawa i okolice w fotografii*, 2005, Wyd. Marpres, Lublin–Włodawa, s. 20.

Robert Tokarski

Wrzesień 1939 „Włodawiaków” cz. 1 – dla nich wojna zaczęła się w marcu

Źródło: <https://lt-lt.facebook.com/WlodawaStareFotografie/>



Do chwili obecnej nie powstało żadne zbiorcze opracowanie dotyczące czynu zbrojnego mieszkańców przedwojennego powiatu włodawskiego. Temat ten po części został poruszony przez Andrzeja Szczepańskiego w „Zarysie Historii Wojennej Pułków Polskich w Kampanii Wrześniowej – 9 Pułku Artylerii Ciężkiej” wydawnictwa Ajaks i szeregu artykułach, które ukazały się w „Zeszytach Muzealnych”. Poniższy artykuł jest poniekąd skromną próbą uzupełnienia dotychczasowej wiedzy o Włodawie i „Włodawiakach”, żołnierzach, policjantach i innych osobach, których ten wojenny czas związał choć na chwilę z naszym regionem.

Przedwojenny powiat włodawski wchodził w skład okręgu korpusu nr IX w Brześciu nad Bugiem dowodzonego przez gen.

Franciszka Kleeberga w składzie 9 DP, 20 DP, 30 DP i Nowogródzkiej Brygady Kawalerii. 23 marca 1939 r. marszałek Rydz-Śmigły wydał rozkaz przeprowadzenia tajnej mobilizacji, która objęła wszystkie jednostki okręgu korpusu Brześć. To właśnie wtedy wiele rodzin żołnierskich naszego regionu widziało się po raz ostatni. Zmobilizowana 9 DP, a wraz z nią m.in. Kazimierz Śpiewak służący w 35 pp, zajęła pozycję w Borach Tucholskich. 20 dywizja piechoty zajęła pozycję pod Mławą, a 30 Poleska DP wraz ze służącymi w niej w 83 pułku piechoty Strzelców Poleskich Janem Łopągiem i 84 pułku piechoty Strzelców Poleskich Janem Horszczarukiem zajęła pozycję nad Wartą, Nowogródzka Brygada Kawalerii zaś pod Płockiem.

Źródło: zbiory cyfrowe autora

