

I. WSTĘP

Oddzielenie przestrzeni publicznej od prywatnej jest jedną z cech określających pojęcia średniowiecznego i nowożytnego miasta. Obie te strefy były w jednakowym stopniu niezbędne do realizacji miejskiego typu gospodarowania i mieszczańskiego stylu życia wraz z jego gwarancjami wolności oraz obciążeniami na rzecz własnej wspólnoty i pana gruntowego. Głównym celem obecnego opracowania jest przybliżenie obrazu, przemian i warunków funkcjonowania ulic średniowiecznego Wrocławia, rozumianych jako jeden z istotnych składników przestrzeni publicznej, organizowanej przez gminę miejską i użytkowanej jako wspólne mienie. Podjęto próbę odtworzenia naturalnych i kulturowych uwarunkowań powstania sieci ulic, technik ich budowy, sposobów utrzymania nawierzchni w odpowiednim stanie technicznym i sanitarnym, a także określenia związanych z tym warunków komunikacji wewnątrz miasta. Za istotny element umożliwiający przedstawienie charakterystyki ulic uznano zbiór odkrytych w ich obrębie zabytków ruchomych. Uzyskane w trakcie badań wykopaliskowych realia pozwalają, z jednej strony, w istotny sposób wzbogacić dotychczasową wiedzę na temat kultury materialnej mieszczan, z drugiej zaś uchwycić różnice między tym, co deponowano, gubiono lub wyrzucano na działce mieszczańskiej, a więc na terenie prywatnym, i przedmiotami, które z tych samych przyczyn znalazły się na ulicy – w strefie publicznej. Ułamki naczyń glinianych były jedną z podstaw datowania nawarstwień ulicznych. Opracowania ich cech technologicznych, formalnych i stylistycznych nie podjęto jednak ze względu na rozdrobnienie materiału, znacznie większe niż na działkach.

Zasadniczą część źródeł do realizacji zamierzonego celu pozyskano w trakcie wykopaliskowych badań kilku ulic Wrocławia. Chodzi tu zwłaszcza o ul. Kiełbaśniczą, Szewską i Wita Stwosza, prze-

badane ostatnio wykopami liniowymi na całej długości. Poczynione tam ustalenia pozwoliły odnieść się do materiałów i informacji zdobytych wcześniej na innych ciągach komunikacyjnych i placach średniowiecznego miasta – na pl. Nowy Targ, w ul. Drewnianej, Piaskowej, Oławskiej, Łaciarskiej, Kurzy Targ, Ofiar Oświęcimskich, Kuźniczej i innych, a także na Rynku – głównym placu średniowiecznego miasta. Wykopy, zawsze o charakterze ratowniczym, osiągały zróżnicowany stopień zagłębienia w nawarstwień kulturowe, w zależności od rodzaju budowanych, remontowanych lub wymienianych mediów miejskiej infrastruktury. Największą wartość informacyjną miały wykopy pod budowę nowych linii kanalizacyjnych, sięgające głębokości 4–5 m i dające możliwość metodycznej eksploracji nawarstwień w ich pełnej miąższości. Wykopy pod wodociągi, instalacje gazowe i elektryczne umożliwiały przebadanie warstw i konstrukcji zalegających płycej. Wymiana urządzeń infrastruktury w wykopach wykonanych wcześniej dawała częściowy tylko wgląd w stratyografię. Stan zachowania nawarstwień kulturowych pod ulicami Staro Miasta we Wrocławiu należy uznać za relatywnie dobry. Przetrwały w ich obrębie zarówno ślady budowy i konserwacji nawierzchni, jak i bogate zbiory zabytków ruchomych.

Przyjęta w opracowaniu metoda zakładała zintegrowane działania przedstawicieli kilku dyscyplin nauki, wykorzystujących niezależnie swoje techniki badawcze w celu wzbogacenia i weryfikacji wspólnie budowanego rezultatu. Struktura zespołu badawczego i zasady współpracy wynikały z oczywistej dla nas, sformułowanej przez Jacques'a Le Goffa (1990, s. 40) zasady *histoire totale*, podkreślającej jedność kultury średniowiecza, badanej różnymi metodami przy wykorzystaniu zróżnicowanych źródeł. Zasadnicze znaczenie miało przy tym porównanie wyników badań archeologicznych, pro-

wadzonych za pomocą metody stratygraficznej, z analizą źródeł pisanych. Ocena warunków komunikacji pieszej i transportu oraz stopnia przydatności terenu do budowy ulic przeprowadzono wspólnie z geomorfologiem korzystającym z materiałów własnych i pozyskanych wcześniej przez innych badaczy. Serie prób dendrochronologicznych i ich konfrontacja ze źródłami pisanymi przyniosły dość nieoczekiwane wnioski na temat gospodarki drewnem w średniowiecznym mieście. Niezbędne było także szerokie zaangażowanie w prace nad projektem historyków architektury i urbanistyki. Współpraca archeologów miasta z tymi specjalistami jest zgodna z tradycją badań Wrocławia, a dyskusje, także przy odrębnych zdaniach, są katalizatorem wspólnych opinii. Archeolodzy opracowujący zabytki ruchome korzystali z pomocy chemika, uzyskując istotną wiedzę o technologii średniowiecznego rzemiosła.

Badania wykopaliskowe prowadzone w historycznych strefach Wrocławia w ciągu kilku ostatnich dziesięcioleci, powiązane z interdyscyplinarnie rozumianym opracowaniem ich wyników, stworzyły szansę częściowej choćby rekonstrukcji warunków życia codziennego w średniowiecznym mieście. Publikacja uzyskanych rezultatów oraz dyskusja prowadzona nad nimi przez badaczy Wrocławia, a także w szerszej pojętym środowisku archeologów, historyków i historyków budownictwa Europy Środkowej przybliżają nam wzory zachowań człowieka średniowiecza na różnych płaszczyznach, od życia prywatnego do wspólnych działań prowadzonych przez gminę (Wr.A 1999–2008, tam dalsza literatura).

Badania ulic Wrocławia, rozumianych jako część infrastruktury średniowiecznego miasta, prowadzone są od lat 60. XX w. Rozpoczął je Józef Kaźmierczyk (1966, *passim*; 1970, s. 60–67) we wschodniej części obecnego Starego Miasta, uzyskując znaczny zasób materiału źródłowego i przedstawiając próbę interpretacji, częściowo aktualną do dzisiaj. Zwłaszcza odtworzone przez niego techniczne rozwiązania konstrukcji i konserwacji nawierzchni potwierdzone zostały późniejszymi odkryciami. Zasadniczą techniką badawczą zastosowaną przez Kaźmierczyka było typologiczne uszeregowanie drewnianych konstrukcji ulic od prostych do złożonych oraz osadzenie ich genezy w ośrodku przedlokacyjnym. Wiek XIII miał być, według ówczesnych ustaleń, fazą kulminacji rozwoju ciesielskich technik umacniania nawierzchni ulic Wrocławia. Ratownicze wykopaliska z lat 90. podsumowane zostały dwoma artykułami Cezarego Buśki (1997; 1999). Autor ten włą-

czył do analizy konstrukcji i konserwacji nawierzchni ulic źródła pisane. Stratygraficznie analizowane układy nawarstwień posłużyły mu za podstawę próby odtworzenia przemian technik umacniania nawierzchni. Posługując się zasobem źródeł większym niż ten, którym dysponował Kaźmierczyk, wskazał na zróżnicowanie rozwiązań stosowanych w tym samym czasie, rezygnując jednocześnie z koncepcji liniowego rozwoju techniki budowy ulic średniowiecznego miasta, proponowanej przez poprzednika.

Badania ulic wchodzą w zakres szerszej rozumianej problematyki infrastruktury średniowiecznego miasta, a zwłaszcza tych jej części, które odnoszą się do zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia nieczystości. Prowadzone ulicami wodociągi i rynsztoki uzyskały we Wrocławiu relatywnie dobry stopień rozpoznania, a opracowania archeologów i historyków, wykorzystujących zarówno źródła materialne, jak i pisane, uzupełniają się wzajemnie (Dwojak 1993; Berduła 1994; Buśko 1995; 1996; Wiśniewski 1995; Płonka, Wiśniewski 1989; 1990; Goliński 2001; Piekalski 2004).

Nie podejmowano natomiast we Wrocławiu prób wypracowania charakterystyki ulic średniowiecznego miasta rozumianych jako przestrzeń wspólna, odrębna od domu i działki mieszczańskiej. Dotychczasowe analizy zabytków ruchomych dążyły raczej do wypracowania archeologicznego kanonu odzwierciedlającego życie prywatne mieszczanina (Buśko, Piekalski 1999). Opisywano też rozwój i przemiany ogólnie pojętej mieszczańskiej kultury Wrocławia (Piekalski, Wachowski 2004). Wspólnie z historykami architektury analizowano i dyskutowano tendencje rozwoju miasta i jego poszczególnych stref (Buśko 2001; 2005; Piekalski 2002b).

Interdyscyplinarnie rozumiane badania średniowiecznego i wczesnonowożytnego Wrocławia traktujemy jako wycinek ogólnie pojętej historii miast Europy, a w szczególności centralnej części kontynentu. O stopniu zaawansowania tych badań, także w zakresie interesującej nas w tym tomie problematyki, decydują efekty uzyskiwane w poszczególnych ośrodkach. Istotne znaczenie mają jednak dyskusje, porównania i podsumowania prowadzone w szerszej pojętym środowisku badaczy miast. Bazą wyjściową są starsze opracowania historyków miast europejskich, chociaż przedstawione przez nich poglądy, oparte na tradycyjnej analizie ograniczonej do źródeł pisanych, osnute tradycyjnym przekonaniem o niższości kultury średniowiecza wobec zjawisk z sąsiednich okresów dziejowych, wydają się dzisiaj dość

schematyczne (Falke 1861; Goronwy, Salusbury-Jones 1975; Lequay 1984; Lefebre 2000). Przeprowadzona na ich podstawie dyskusja wiedzy do znacznego poszerzenia spektrum badań, wprowadza nowe wątki z zakresu historii gospodarki i prawa, kultury symbolicznej i konwencji zachowań. Nowsze prace wskazują na daleko idącą ewolucję poglądów i interpretacji, a także metod badań. Komunikacja i transport rozumiane są jako niezbędny katalizator życia społecznego (Berings 1992, s. 52–73). Sama ulica jest postrzegana jako jeden z elementów złożonej kultury mieszczańskiej, jako suma zjawisk, a nie wyłączony z kontekstu element badany na podstawie jednej kategorii źródeł (Hanawalt, Kobińska 2000; Bräuer, Schlenkrich 2001; Jaritz 2001).

Materialna strona ulicy, wraz z jej konstrukcjami i problemem stanu technicznego, pozostaje głównie przedmiotem zainteresowań archeologów. Naj-

szersze forum dyskusyjne grupujące przedstawicieli tej dyscypliny tworzą w tej chwili badacze miast hanzeatyckich i związanych z Hanżą kontaktami handlowymi w szerokiej strefie od Irlandii po północną Ruś. Wyniki spotkań tego gremium, skupiającego także badaczy Gdańska, Elbląga, Kołobrzegu i Wrocławia, prezentowane są na kolokwium organizowanych cyklicznie w Lubece (Gläser 1997–2008). Niezmiernie duże znaczenie mają w kontekście Śląska i Wrocławia wyniki uzyskiwane w miastach powiązanych z nimi kulturowo terenów ościennych – Saksonii, Czech, Moraw, Małopolski i Wielkopolski (zob. np. Kenzler 2001; Forum Urbes 2007; Warentransport 2003). Istotną niedogodnością pozostaje w dalszym ciągu znaczny rozdźwięk między stanem badań archeologicznych Wrocławia i publikacjami ich wyników a wiedzą na temat słabo rozpoznanych innych, ważnych miast śląskich.

J.P.