

ZOFIA MACIAKOWSKA

„...BYNNEN DEM RYNSTEYNE”¹. GOSPODAROWANIE SKRAJNYM PASEM ULICY W GDAŃSKU W PÓŹNYM ŚREDNIOWIECZU I CZASACH WCZESNONOWOŻYTNYCH

W tematyce dotyczącej ulic w miastach średniowiecznych i wczesnonowożytnych szczególnie interesująco przedstawiają się zagadnienia prawne i społeczne związane z rozgraniczeniem własności miejskiej i prywatnej. Skrajny, przylegający do domów mieszczańskich pas ulicy stanowił przedmiot ustawicznych sporów pomiędzy władzami miasta a mieszczanami. Uchwały rady miejskiej nakazujące rozbiórkę przybudówek frontowych i przedproży powtarzane były co najmniej od XVI w. Skargi mieszczan, a później także procesy mające rozstrzygnąć, do kogo należy znajdujący się pod nimi grunt, zdarzały się aż do początku XX w. Szczególnie dużo spraw toczyło się w okresie, w którym rozpoczęto ich wyburzanie w celu poszerzenia jezdni; wiele z nich uległo także rozbiórce podczas budowy nowoczesnej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Rozstrzygnięcia prawne, jakie wówczas zapadały, opierały się na przepisach wszystkich uchwalonych wilkierzy, zarządzeniach rady i zapisach w księgach gruntowych. Początkowo oddalano wnioski mieszkańców skarżących przejmowanie przez miasto terenu wcześniej zajętego przez budy lub przedproża. Z czasem zaczęto jednak uznawać prawo własności, jeśli właściciel mógł wskazać w księdze gruntowej wpis mówiący o tym, że do nieruchomości zaliczono także grunt zajęty przez przybudówkę (Loening 1910, s. 73–88).

Przestrzeń uliczna zaliczana była do przestrzeni wspólnych, użytkowanych przez ogół mieszkańców. Utrzymanie w dobrym stanie centralnej części ulicy i nadrzecznych pomostów finansowane było ze

środków miejskich. Każda nieruchomość w mieście była obciążona czynszem przeznaczonym na wodociągi publiczne, brukowanie ulic i inne prace wynikające z potrzeb miasta; wysokość tego czynszu zależała od długości i szerokości nieruchomości (Simson 1918, Nr. 121). Na ten cel pobierano także opłaty od każdego zarejestrowanego testamentu, zależnie od wartości zapisu – w wysokości 5 lub 10 grzywien w złym pieniądzu, co najmniej od połowy XV w. (Simson 1904, s. 45, po art. 66; Foltz 1912, s. 23) Jak wynika z zapisów średniowiecznej księgi kamlarskiej, również wykonanie w ulicach kanałów odprowadzających ścieki finansowane było ze środków publicznych, a utrzymanie w nich stałego przepływu wody pozostawało w gestii służb miejskich (Grulkowski 2005, s. 160).

Względy funkcjonalne, związane z koniecznością zapewnienia odpowiedniego dostępu do wnętrza domu i niezależnie skomunikowanych piwnic, wymagały odrębnych regulacji prawnych dla przyfrontowego pasa ulicy. Wyróżniają go w sposób wyraźny już najwcześniejsze przepisy dotyczące przestrzeni ulicy, zarówno w prawie chełmińskim, jak i w wilkierzach gdańskich. Jego nieprzekraczalną szerokość wyznaczały rynsztoki. Dostęp do rynsztoków musiał bowiem pozostawać wolny, aby umożliwiać ich naprawy i oczyszczanie z mierzwy i szlamu.

Zgodnie z przepisami prawa chełmińskiego każdy właściciel posesji był zobowiązany do dbałości o znajdujący się przed jego domem pas ulicy o szerokości 7 stóp. W 14. artykule V księgi prawa starochełmińskiego zapisano: „Kto kopie piwnicę albo inny dół, ten powinien to czynić bez szkody dla innych ludzi i nie powinien go kopać dalej niż na 7 stóp

¹ Simson 1904, art. 78, s. 48.



Ryc. 1. Gdańsk. Fragment widoku Targu Drzewnego Ägidiusa Dickmanna z 1617 r.

Abb. 1. Danzig. Fragment der Ansicht vom Holzmarkt von Ägidius Dickmann aus dem Jahre 1617

w głąb ulicy. Jeżeli zaś ulica jest bardzo wąska, tedy nie powinien go kopać w głąb ulicy. Każda przejezdna ulica powinna mieć 16 stóp szerokości, aby jeden wóz mógł wyminąć drugi. Każdy człowiek powinien zrobić drogę przed swoją bramą i przed swoim domem na 7 stóp, pozostałą część winna zrobić gmina” (Prawo, s. 133). Zapis ten był zgodny z przepisami toruńskimi z 1357 r., w których zakazywano wysuwania szyi piwnicznych dalej niż na $3\frac{1}{2}$ łokcia, na węższych ulicach dopuszczalna odległość była jeszcze mniejsza (Quassowski 1920, s. 38; Oberg 1935, s. 26). Sądząc z treści innego artykułu, właściciel zachowywał prawo własności do użytego podczas budowy materiału. W 7. artykule V księgi napisano bowiem, iż w przypadku, gdy ktoś kazał zbudować nieruchomość za rentę, „może właściciel nieruchomości wziąć w posiadanie zabudowanie, które pozostało, oraz bruk kamienny na podwórzu i przed bramą...” (Prawo, s. 131).

Obowiązek utrzymania przydomowego pasa ulicy w dobrym stanie był egzekwowany. W zachowanych zarządzeniach Urzędu Wetowego znajduje się nakaz naprawy rozjeżdżonych fragmentów bruku przed domami przez właścicieli tychże domów, pochodzący z 1579 r. (Weta 1, k. 53). Potrzebę remontu

nawierzchni uzasadniono przede wszystkim koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu wyładowanych wozów poruszających się po ulicach.

Podobny obowiązek spoczywał na właścicielach domów położonych nad Motławą, która – jak w wielu innych miastach położonych nad rzekami, np. w Elblągu, Królewcu i Toruniu (Quassowski 1920, s. 29–30, 40) – była traktowana tak, jak ulice miasta. Pomosty nabrzeży ciągnących się wzdłuż Motławy odpowiadały pasmom ulic. Choć początkowo koszty wykonania palisadowych umocnień brzegów i pomostów portowych pokrywane były z kasy miejskiej (Kamlaria 1, k. 131), z czasem rada miasta musiała podjąć decyzję o przeniesieniu kosztów napraw na właścicieli sąsiadujących z nimi posesji, gdyż we wszystkich zachowanych ordynacjach, począwszy od końca XVI w., znaleźć można nakazy wykonywania niezbędnych prac remontowych przy umocnieniu nabrzeży przez właścicieli sąsiadujących z nimi domostw (Weta 1, k. 65). Sądząc z systematycznych ponowień, władze miasta napotykały trudności w egzekwowaniu wymaganych napraw.

Każdy właściciel działki usytuowanej w pierzei ulicy zobowiązany do dbałości o przydomowy pas ulicy odpowiadał także za terminowe usuwanie nie-

czystości sprzed swojego domu. Według wilkierza miejskiego z 1455 r. nieczystości powinny być składowane przy krawędzi ulicy, przy drzwiach, i wywożone co 8 dni (Simson 1904, s. 63, art. 161). Nie udało się ustalić, gdzie były w tym czasie wywożone. W 1601 r. uliczne śmieci i nieczystości z obszaru Głównego Miasta, Wyspy Spichrzów i Starego Przedmieścia były wywożone na budowane w tym czasie wały Starego Przedmieścia; ze Starego Miasta – na wały pomiędzy Bramą św. Jakuba a ujściem Raduni (Weta 1, k. 176). W 1511 r. uchwalono ordynację, w myśl której koszty ich wywozu miały być pokrywane z podatku ustalanego od szerokości nieruchomości, w wysokości 1 szeląga za łokieć (Hirsch i in. 1874, s. 462). Nie natrafiłam na materiały, które pozwalałyby stwierdzić, czy podatek ten był później rzeczywiście ściągany. W 1603 r. powtórzono zamiar ściągania podatku na utrzymanie czystości na ul. Długiej i Długim Targu. Przedstawiciele trzeciego ordynku wnioskowali wówczas o obciążenie nim właścicieli położonych tam domów (*„Weiter bitten sie drey oder vier Karren anzuordnen, den Marckt undt Langgaßen rein zu halten, undt nach ehlen zaall von iederm hause darczu zu geben”*,

Recesy 2). W podjętej później uchwale, w której ustalono zasady wywozu nieczystości z obu ulic, nie było już jednak o tym mowy.

W przepisach wilkierzy gdańskich, zarówno z lat 1435–1438 (Günther 1905, Możejko 2007), jak i z 1455 r., jako nieprzekraczalną granicę dla różnego typu działań budowlanych i handlowych wskazywano linię rynsztoka (Simson 1904, s. 38, art. 36–37). Przepisy dotyczyły dwóch grup obiektów: trwale związanych z gruntem i tymczasowych. Do pierwszej grupy można zaliczyć piwnice i zejścia do piwnic; do drugiej – wznoszone ponad nimi obiekty (ryc. 1). Jeśli ktoś chciał zbudować piwnicę, winien był, tak samo jak w przypadku murowanego domu, zgłosić to „w ratuszu”, gdzie miał zostać poinstruowany o sposobie wykonania tych prac (Günther 1905, s. 18; Simson 1904, s. 36, art. 28). Z treści artykułów nie wynika, czy chodziło o piwnice zbudowane w obrębie posesji, czy też o tzw. *Vorkeller*, zajmujące fragment ulicy przed nią. Ich budowa, wymagająca wykonania ław fundamentowych i podziemnych murów, mogła naruszać sąsiedzka własność i powodować zagrożenie katastrofą budowlaną. Stąd zapewne zapis o konieczności uzyskania wskazówek



Ryc. 2. Gdańsk. Fragment widoku ul. Długiej Ägidiusa Dickmanna z 1617 r.

Abb. 2. Danzig. Fragment der Ansicht der Langgasse von Ägidius Dickmann aus dem Jahre 1617

co do ich budowy. Mury boczne piwnic musiały przebiegać w linii granicznej posesji, a więc były wznoszone częściowo na gruncie sąsiada. Stanowiło to potencjalne źródło sporów sąsiedzkich (Kizik 2009, s. 122; Pfeiffer 1956, s. 52–53). Ówczesne piwnice, także pod domami, były zapewne jedynie w części zagłębione. Prowadzące do nich zejścia rozpoczynały się przypuszczalnie w przestrzeni ulicy, by kilkoma stopniami osiągnąć posadzkę. Nad zejściami, na wysokości piwnicznych stropów i sklepień, konstruowano platformy. Obudowy zejść wychodziły ponad te platformy, tworząc pierwsze wyniesienia przed domami, zwane w Gdańsku „*brugken*”, czyli pomostami (Simson 1904, s. 38, art. 36–37). Jaką pełniły funkcję – trudno stwierdzić. Mogły, choć nie musiały to być ich jedyne przeznaczenie, służyć do łatwiejszego rozładunku towarów. Najstarszą tego typu konstrukcję odsłonięto przy wschodniej elewacji Ratusza Głównomiejskiego. Kwestię dostępu do piwnic rozwiązano w jej wypadku nieco inaczej: zejście do ratuszowych piwnic znajdowało się nie pod platformą, lecz prowadziło z jej poziomu, wyniesionego nad poziom ulicy o kilka stopni.

Nieco inaczej rzecz się miała z lekką zabudową, posadowioną na gruncie, z belkowaniem wspartym o ściany budynków, lub wznoszoną nad istniejącymi już piwnicami bądź szycjami zejść do piwnic. Konstrukcje takie nie wymagały głębokich wykopów, więc nie stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla interesów sąsiadów. Niemniej także ich budowa była zabroniona, podobnie jak wykonywanie w swoich domach, budach i piwnicach lub przed nimi nietypowych okien, wykładanych w poziomie okiennic pełniących funkcję lad sprzedażnych, zwanych w Gdańsku „*wyndelagen*”, oraz pomostów wysuniętych poza rynsztok. Za ich budowę groziła kara w wysokości początkowo 36 skojców, później 3 grzywien (Günther 1905, s. 15, art. 26; Simson 1904, s. 38, art. 36). W wilkierzu z lat 1435–1438 zastrzeżenie co do budowy nietypowych okien i wykładanych okiennic ograniczone było do wąskich ulic. Jednak w następnym, z 1455 r., dotyczyło już wszystkich ulic. Również w ordynacji cechowej przekupniów oraz w nieco późniejszych wilkierzach zastrzeżono, że urządzenia związane ze sprzedażą towarów nie mogą przekraczać linii rynsztoka (Günther 1905, s. 21, art. 59; Simson 1904, s. 48, art. 78; Cechy, k. 1a, art. 3); wychodzące poza rynsztok miały być usunięte. Rozbiórcy miały podlegać również obiekty zbudowane ponad zewnętrznymi piwnicami. W razie odmowy właściciela miały być usunięte na polecenie rady, a on sam miał być dodatkowo ukarany

grzywną. Pas poza rynsztokiem był wyłączony nie tylko z zabudowy, ale nawet ze sprzedaży ulicznej. Zakaz ten łamano, o czym świadczą: zarządzenie rady miasta z 1555 r., nakazujące rozbiórkę bud i zadaszeń przed domami (Anno 1555), oraz propozycja rady z 1559 r., w której rozważano możliwość obciążenia podatkiem właścicieli przybudówek, uzależniając jego wysokość od ich szerokości (Foltz 1912, s. 179). Podobne przybudówki i piwnice budowano także w innych miastach – w tym w Elblągu i Toruniu (Czaja 2005, s. 345; Quassowski 1920, s. 37–38).

W zachowanych dokumentach znajdujemy wiele terminów opisujących obiekty wznoszone przed domami w przestrzeni ulicy (ryc. 2). Jednoznaczne określenie charakteru budowli opisywanych tymi nazwami nie jest obecnie możliwe (Kizik 2009, s. 135, 138). W najstarszym wilkierzu mowa jest tylko o nietypowych oknach („*ungewoniglichenn fensterr*”) i wykładanych ladach sprzedażnych („*windtlagen*”; Günther 1905, s. 15, art. 26) oraz piwnicach („*keller*”; Günther 1905, s. 18, art. 46); w kolejnym także o pomostach („*brugken*”, Simson 1904, s. 38, art. 36) i nietypowych budynkach ponad zewnętrznymi piwnicami („*vngewonlich gebuwde obir den vorkellern*”; Simson 1904, s. 38, art. 37). W późniejszym czasie wyróżniano więcej typów przybudówek: szycje piwniczne („*Kellershalse*”), zadaszenia („*Schurre*”) (Recesy 1, k. 49a), budy kramarskie („*Krahmbuden*” lub „*Wandtläden*”), zewnętrzne izdebki („*Vorstübchen*”) i różnego typu przybudówki („*Vorgebawden*”, „*Vorstübchen*”, „*Taschengebawden*”, „*Ausgebawden*”, „*Abeseiten*”; Supliki, k. 77–79). Brak szczegółowych opisów poszczególnych typów nie pozwala na zdefiniowanie, czym dokładnie były. Można się jedynie domyślać, że część z nich, dostępna bezpośrednio z ulicy, mogła funkcjonować niezależnie od domu, co pozwalało je wynajmować; część z kolei służyła powiększeniu powierzchni użytkowej domu (ryc. 3). Do tych pierwszych należały zarówno piwnice usytuowane pod domami, jak i piwnice zewnętrzne, budy kramarskie i zadaszenia oraz niektóre z przybudówek – „*Taschengebawden*”, wznoszone wzdłuż bocznych ścian narożnych domów, i być może „*Abeseiten*”. W Toruniu jako „*Scheuer auf Säulen*” określano podcień (Quassowski 1920, s. 38). „*Ausgebawden*”, „*Vorgebawden*” i „*Vorstübchen*”, budowane przed domami, mieściły przypuszczalnie dodatkowe izby mieszkalne dostępne jedynie z wnętrza domu). Peter Oberg, autor obszernej publikacji poświęconej gdańskim przedprożom, wyróżniał kilka ich rodzajów: przedproża, „*Vorbauten*” – otwarte przybudówki przed budyn-



Ryc. 3. Gdańsk. Budy kramarskie przy domach północnej pierzei Długiego Targu, fragment widoku Długiego Targu Matthäusa Deischa, 1765 r.

Abb. 3. Danzig. Kramläden an den Häusern der Nordseite vom Langmarkt, Matthäus Deisch, 1765

kami, zadaszania, „Vorstuben” – zamknięte przybudówki stanowiące funkcjonalne poszerzenie sieni, drewniane budy kramarskie i „Taschengebäuden” (Oberg 1935, s. 39–42). Otto Loening, który zajął się kwestią własności obiektów wznoszonych w Gdańsku w przestrzeni ulicy oraz zajmowanego przez nie gruntu, uważał, że dzieliły się one na przedproża i przybudówki. Odwoływał się przy tym do zapisów wilkierza z 1455 r., w którym była mowa o „vngewonliche brucken”, czyli przedprożach, i „vngewonliche gebuwde”, czyli przybudówkach. Według niego istniał podział na platformy przed domami i różnego typu przybudówki, dzięki którym można było powiększyć powierzchnię użytkową domu (Loening 1910, s. 77–79).

Materiały źródłowe nie pozwalają stwierdzić, kiedy zaczęto zajmować przyfrontowy pas ulicy w celach prywatnych. Pośrednią wskazówką mówiącą, że musiało to nastąpić już w XIV w., jest wymienienie piwnic zewnętrznych („vorkellern”) w artykule 37. wilkierza z 1455 r. Zakaz ich nadbudo-

wywania świadczy, że już wówczas w mieście występowały. Trudno na podstawie tej wzmianki wnioskować, czy były to odrębne piwnice przed domami, czy też może tzw. szyje, w których biegły schody do piwnic znajdujących się pod budynkami. Nazwą tą w spisie z 1601 r. określono piwnice znajdujące się pod przedprożami (Kizik 2007, s. 169). Niektóre z piwnic służyły przekupniom jako miejsce zamieszkania lub prowadzenia handlu żywnością (Simson 1904, s. 48, art. 78). Jeszcze na początku XIX w. były wynajmowane drobnym rzemieślnikom i szynkarzom (Löschin 1837, s. 23). Duża liczba przekupniów prowadzących około 1382 r. działalność handlową przy ul. Długiej u wylotu ul. Kaletnicznej, lecz nieposiadających nieruchomości przy głównej ulicy miasta, wskazuje na wynajem przez nich piwnic lub przybudówek przed domami należącymi do zamożnych mieszczan (Keyser 1924, s. 68; Kamlaria 2, k. 44–46).

Z wielu różnych przyczyn nie pozwalano zagospodarowywać przestrzeni ulicy poza linią rynszto-

ka. Najważniejszą z nich była ochrona rynsztoków przed niekontrolowanym zakryciem, co dowodzi dbałości o poprawne funkcjonowanie miejskiej sieci odprowadzającej nieczystości do Motławy. Do kanałów rynsztokowych spływała nie tylko woda opadowa z ulic i dachów domostw oraz nieczystości wylewane na ulicę. Przez specjalne przejścia wodne i piwnice z rynsztokami łączyły się także przewody ściekowe odprowadzające wodę gospodarczą z zapleczy domów. Kanałami spływały również ścieki z browarów i słodowni, często w ilościach, których nie były w stanie odprowadzić. Prowadziło to do zalewania ulic. Ze skargi przedstawicieli Kwartалу Wysokiego można się dowiedzieć, że woda z zakładów położonych przy ul. Ogarnej, płynąc ul. Garbary, dostawała się do piwnic domów przy ul. Długiej.

Nie wiadomo, jak wyglądały najstarsze uliczne kanały ściekowe. Kanały odprowadzające wodę gospodarczą z dziedzińców gdańskich domów wykonywane były z desek lub wydrążonych ociosanych pni przykrytych deską. Zapewne podobnie konstruowano kanały uliczne, przy czym ich przekroje musiały być zdecydowanie większe. Jeszcze w 1865 r. uliczne kanały ściekowe były wykonane z bali i nakryte balami. Często prowadzono je tak płytko, że przykrywające je bale leżały równo z powierzchnią ulicy (Wiebe 1865, s. 6). Aby ochronić je przed zniszczeniem, od strony jezdni umieszczano pale lub

kamienne słupki. Jedną z najważniejszych kwestii związanych z prawidłowym funkcjonowaniem kanałów było zapewnienie ich drożności. Niewiele wiemy o sposobach zabezpieczania kanałów ulicznych przed zapychaniem śmieciami. Ani tekst wilkierza z końca XV w., ani zapis ordynacji z 1585 r. nie są dostatecznie jasne, aby można było z nich wywnioskować, w jaki sposób do kanałów ulicznych odprowadzano ścieki prywatne. Jak rozumiem, w celu uniknięcia zamulenia Motławy w prywatnych odpływach do miejskich kanałów ściekowych nakazywano umieszczanie żelaznych krat (Wilkierz; Weta 1, s. 91). Kraty umieszczano też w osadnikach szlamu usytuowanych w bramach miejskich, dzięki czemu do rzeki nie przedostawały się niesione wodą śmieci uliczne. Z podobnym zaleceniem spotkałam się również w jednym z zapisów księgi gruntowej z 1415 r. Potwierdzono w nim prawo właścicieli domu położonego przy Długim Targu 21 do odprowadzania ścieków przez podwórze i dom należące do mnichów pelplińskich, znajdujące się przy ul. Powroźniczej 3. W umowie zastrzeżono, że przewód ten powinien być zaopatrzony w blachę („*Blech*”), tak aby nie dochodziło do jego zamulenia (Księga, k. 34b). Blacha ta to zapewne przegroda zatrzymująca stałe zanieczyszczenia ścieków.

Problemy z odpływem ścieków, niezależnie od ich czystości, pojawiały się w zimie, gdy dochodziło do ich zamarzania. By temu zapobiec, nakazywa-



Ryc. 4. Gdańsk. Zwężenie ul. Długiej w sąsiedztwie Złotej Bramy, Matthäus Deisch, 1765 r.

Abb. 4. Danzig. Vorderer Teil der Langgasse am Goldenen Tor, Matthäus Deisch, 1765

no usuwanie lodu sprzed i zza domów co osiem dni, co miało zagwarantować niezakłócony przepływ ścieków w rynsztokach. Mowa jest o tym w ordynacji z 8 III 1576 r. Obowiązek usuwania śniegu i lodu, podobnie jak błota i nieczystości z centralnej części ulicy, a także ich wywóz sprzed domów spoczywał zapewne na pachółkach miejskich. W najstarszej głównomiejskiej księdze kamlarskiej zachował się bowiem zapis z roku rozliczeniowego 1379/1380, mówiący o koszcie wywozu śniegu z ulic (Grulkowski 2005, s. 156).

Choć w ordynacji brak na ten temat wzmianki, można przypuszczać, że ścieki chroniono przed zamarzaniem, układając na kanałach mierzwę jako warstwę izolacji termicznej. Podobnie bowiem postępowano jeszcze w 1865 r., w okresie poprzedzającym budowę nowoczesnej sieci kanalizacyjnej. Był to system bardzo niedoskonały. Przewody ściekowe ułożone były na tyle płytko, że zimą i tak zamarzały, przez co, szczególnie po roztopach, nieczystości płynęły powierzchnią ulicy i wlewały się do piwnic (Wiebe 1865, s. 6).

Kolejnym powodem wydawania zakazów wychodzenia z zabudową ponad poziom ulicy była troska o zapewnienie jej przejezdności. W wąskich ulicach bocznych, które często miały zaledwie jeden pręt szerokości, łamanie tych przepisów było najbardziej dotkliwie. Niewiele pomagało poprowadzenie nimi tylko jednego kanału ściekowego (Recesy 1). Podobne utrudnienia pojawiały się w sąsiedztwie bram miejskich, w miejscach szczególnie dogodnych do prowadzenia handlu. W 1641 r. domagano się od władz miasta cofnięcia bud wzniesionych przy ścianach domów przy ul. Długiej, na odcinku pomiędzy ul. Garbary a Złotą Bramą (ryc. 4). Skarżono się na trudności wjazdu wozami w dochodzące do ul. Długiej ulice poprzeczne – Garbary i Tkacką (Supliki, k. 129). Analizując pierwszy precyzyjny plan katastralny Gdańska, autorstwa Daniela Buhsego, pochodzący z lat 1866–1869, można dojść do wniosku, że jakkolwiek nie przestrzegano zakazu zabudowy przestrzeni ulicznej, to jednak dbano o to, by na głównych ulicach miasta, pomiędzy stopniami przedproży, pozostawić przejezdny pas o szerokości około 30 stóp (około 8,6 m), pozwalający na równoczesne poruszanie się po ulicy zarówno wozów, jak i pieszych. W węższych ulicach pas ten był zwężany do 15 stóp (około 4,3 m), co powodowało konieczność ustąpienia przez pieszych miejsca pojazdom. W miastach heskich obowiązywało prawo zapewniające w ulicach przejazd o minimalnej szerokości 12 łokci (około 7 m), tzw. *Stangenrecht*, egzekwowane przez właściciela miasta (Pfeiffer 1956,

s. 67–68). Zwężanie przejazdu powodowało powtarzające się w wilkierzach od 1455 r. zalecenia, aby woźnice powozili rozważnie, a jadący konno nie poruszali się zbyt szybko (Simson 1904, s. 60, art. 146).

Jako inną przyczynę zakazu zajmowania przyfrontowego pasa ulicy można wskazać niektóre z praw mieszczan (Pfeiffer 1956, s. 56). Jednym z nich było prawo każdego właściciela domu do swobodnego dopływu światła do wnętrza, tzw. *Lichtrecht*. W prawie chełmińskim znajduje się zapis mówiący o tym, że nie wolno nadbudowywać domu w sposób, który mógłby spowodować zabranie światła sąsiadowi (Prawo, s. 165, ks. V, art. 69). Z reguły przyjmuje się, że przepis ten dotyczył jedynie nadbudowy budynku mieszkalnego. Mógł on jednak odnosić się także do przybudówek, które z całą pewnością ograniczały doświetlenie wnętrz sąsiednich domów. Odpowiedni zapis, potwierdzający to prawo, znalazł się w wilkierzu z 1761 r. („*oder auch solcher künftig vor ihren Häusern benötigt seyn möchten, wenn sie nicht über den Rinnstein gehn, oder den Nachbarn nicht das Licht benehmen*”). Zakazy te chroniły również prawo mieszczan do niezakłóconego widoku, tzw. *servitus prospectus*. Dysponujemy pismami z XVII i XVIII w., w których podnoszona jest kwestia kłopotów, na jakie narażeni byli mieszkańcy domów, gdy któryś z sąsiadów zabudowywał pas ulicy przed swoim domem. W piśmie z 1723 r., skierowanym do rady miasta, mieszkańcy ulicy biegnącej od Bramy Żabiej w kierunku Starego Przedmieścia skarżyli się, że jeden z sąsiadów poprzez budowę murowanej budy przed swoim domem zabrał im „Prospekt”, a także doprowadził do zniekształcenia i oszpecenia ulicy i utrudnień w ruchu ulicznym.

Oszpecenie ulicy jest innym jeszcze powodem, dla którego rada miasta walczyła z niedozwolonym zajmowaniem ulicy (Supliki, k. 635). W ordynacji z 1579 r. wskazywano na oszpecanie miasta przez źle utrzymane bruki („*auch das es sonst ein unzier der Stadt ist*”). Z tej samej przyczyny nie zezwalało na palenie słomy na ulicach, na pranie tkanin, wykładanie na słońce ubrań i łóżek (Weta 1, s. 283).

Rada miasta próbowała walczyć z samowolnym przekształcaniem nawierzchni ulic przy domach. W 1599 r. uchwalono ordynację zakazującą podnoszenia poziomu nawierzchni bez zgody rajców odpowiedzialnych za sprawy budowlane w mieście i miejskiego budowniczego. W piśmie zaznaczono, że zostały opracowane wytyczne, jak należy kłaść i naprawiać bruki uliczne. Osoby, które pomimo zakazu podniosły poziom nawierzchni, wzywano do obniżenia go do wysokości odpowiadającej pozio-



Ryc. 5. Gdańsk. Widok ul. Długiej w kierunku Ratusza Głównomiejskiego, Daniel Chodowiecki, 1773 r.

Abb. 5. Danzig. Ansicht der Langgasse zum Rechtstädtischen Rathaus, Daniel Chodowiecki, 1773

mowi po obu stronach (Weta 1, s. 168). Nie jest jasne, czy zakaz ten odnosił się do pierwszych przedproży, czy też dotyczył nierówno kładzionego bruku. Przedproża w tym czasie już istniały, przynajmniej przy Długim Targu. Te przedstawione na „Groszu czynszowym” Antona Möllera z 1603 r. i na widoku autorstwa Ägidiusa Dickmanna z 1617 r. należały jeszcze do stosunkowo prostych, w których platformy tarasów miały drewniane balustrady, a schody wejściowe były flankowane drewnianymi lub kamiennymi stelami. Wkrótce jednak przedprożom zaczęto nadawać wyszukaną oprawę rzeźbiarską. Wśród relacji z wizji budowlanych przeprowadzanych przez starszych cechów budowlanych zachował się opis przedproża z ul. Długiej z 1644 r., określonego jako stare: było ono podpiwniczone, z zejściem prowadzącym z ulicy, zaopatrzone w kamienną balustradę (Weta 2, s. 22).

Przybudówki, zadaszenia i przedproża, pomimo wywoływanych przez nie ustawicznych sporów i wielokrotnie powtarzanych nakazów rozbiórki, przebudowywane i rozbudowywane, przetrwały przed gdańskimi domami do czasu, w którym to trzy ordynki zdecydowały się je zalegalizować, czyli do roku 1761 (ryc. 5). Już wcześniej wydawano indywidualne pozwolenia na budowę różnego typu przybudówek, w tym także takich, które przekraczały linię rynsztoka (Supliki, k. 77–78). Z reguły dotyczyły one nowych konstrukcji, wzniesionych w miejscu starych, które z powodu złego stanu technicznego musiały być rozebrane (Kizik 2009, s. 130–137). W ten sposób, nawet jeśli wcześniejsze objekty

wzniesione były bez zgody Urzędu Wetowego, nowe były już legalne. W wilkierzu z 1761 r. (Wilkierz 1761, s. 159, rozdz. 8, art. 1) czytamy: *„Nachdem viel ungewöhnliche Ausgebäude, als Schauer, Fenster, Windladen, Taschen, Abeseiten, Thürme und Keller, auch bis über den Rinnstein, zu merklicher Unzier der Stadt und grosser Feurs-Gefahr befunden werden, darum denn auch von Alters her verordnet gewesen, daß alle solche Aussengebäude weggebrochen werden sollten, so soll es hinführo folgendergestalt damit gehalten werden: Es sollen zwar alle jetzo verhandene unzierliche Aussengebäude ungebrochen gelassen, von nun an aber keine dergleichen neue, insonderheit die Abeseiten in der Ecken [...] nicht allein fernerhin nicht nachgegeben, sondern auch, wenn die alten Abeseiten verfallen, sie von neuem wieder aufzuführen nicht erlaubt werden. [...] Was aber die Gewand-Schneider, Kraemer und Handwerker betrifft, die entweder verschlossene Buden, Laden oder offene Schauer und andere Ausgebäude jetzo haben, oder derselben nicht entbehren können, oder auch solcher künftig vor ihren Häusern benöthiget seyn möchten, wenn sie nicht über den Rinnstein gehn, oder den Nachbarn nicht das Licht benehmen, so mögen dieselben nicht allein allezeit geduldet, auch ganz erneuert, sondern auch, wo sie nicht gewesen, nachgegeben werden, doch also, daß über die Nothwendigkeit von sämtlichen Ordnungen geurtheilet, und, wie sie zu bauen, angewiesen werden soll”*. Artykuł ten stał się podstawą do uznania wielu obiektów przylegających do domów wraz z zajmowanym przez nie gruntem

za własność prywatną. I choć wydane przyzwolenie obwarowane było wieloma przepisami mającymi na celu kontrolowanie działań budowlanych w obrębie

spornego pasa, rozpoczął się okres masowych przekształceń istniejących już bud i przybudówek.

LITERATURA

ŹRÓDŁA

- Anno 1555
Anno 1555, den 19 September hat ein Rath zu Dantzig die Schauer und Buden, so zuvor forne weit aussgebaut worden an die Gassen, geboten abzubrechen, Bibl. Gd. PAN, Ms 724, k. 522v–523, cytuję za: A. Bertling, *Katalog der Danziger Stadtbibliothek*, Bd. 1, Danzig 1892, s. 511.
- Cechy
Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), 300, C/432.
- Günther O.
1905 *Zwei unbekannte altpreussische Willküren: 1. Eine Danziger Willkür aus der Ordenszeit, 2. Die Willkür der Stadt Dirschau vom Jahre 1599*, Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, H. 48, 1905
- Hirsch T., Toepfen M., Strehlke E.
1874 *Bernt Stegmann's Hanseatische Chronik*, w: *Scriptores Rerum Prussicarum*, Bd. 5, Leipzig.
- Kamlaria 1
APG, 300, 12/1.
- Kamlaria 2
APG, 300, 12/395.
- Księga
APG, 300, 32/4.
- Prawo
Prawo Starochelmińskie 1584 (1394), W. Maisel, Z. Zdrójkowski (red.), Toruń, 1985.
- Recesy 1
APG, 300, 10/1, k. 49a, z 1555 r.
- Recesy 2
APG, 300, 10/198, s. 120.
- Simson P.
1904 *Geschichte der Danziger Willkür*, Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreussens, Bd. 3.
1918 *Geschichte der Stadt Danzig*, t. 4, Nr. 121.
- Supliki
APG, R, Bb/26 c, z lat 1622–1642.
- Weta 1
APG, 300, 58/120.
- Weta 2
APG, 300, 58/63.
- Wilkiez
APG, R/x, 2, k. 32a.
- Wilkiez 1761
1761 *Neu-Revidirte Willkühr der Stadt Danzig [...] publiciret Anno 1761*, Danzig.

OPRACOWANIA

- Czaja R.
2005 *Troska o stan sanitarny w miastach pruskich w XIV i XV w.*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, t. 53, nr 3–4.
- Foltz M.
1912 *Geschichte des Danziger Stadthaushaltes*, Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreussens, Bd. 8.
- Grulkowski M.
2005 *Najstarsza księga kamlarska Głównego Miasta Gdańska jako źródło historyczne*, Studia z dziejów średniowiecza, t. 11.
- Keyser E.
1924 *Die Bevölkerung Danzigs und ihre Herkunft im 13. und 14. Jahrhundert*, (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt 15), Lübeck.
- Kizik E.
2007 *Źródła do dziejów nowożytnego domu gdańskiego w materiałach Sądu Wetowego (XVII–XVIII w.)*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, t. 55, z. 2.
2009 *Materiały Sądu Wetowego z XVII–XVIII wieku jako źródło do dziejów budownictwa w Gdańsku*, w: *Studia i materiały do dziejów domu gdańskiego*, E. Kizik (red.), Gdańsk.
- Loening O.
1910 *Vorbauten und Beischläge*, w: *Aus dem Danziger Rechtsleben. Festgabe zum 30 Deutschen Juristentage*, hrsg. Zander, Dr Loening, Danzig.
- Löschin G.
1837 *Beiträge zur Geschichte Danzigs und seiner Umgebungen*, Danzig.
- Możejko B.
2007 *O dacie powstania najstarszego zachowanego wilkieza Głównego Miasta w Gdańsku*, Studia z dziejów średniowiecza, nr 13.
- Oberg P.
1935 *Der Beischlag des deutschen Bürgerhauses*, Danzig.
- Pfeiffer A.
1956 *Baupolizei in der mittelalterlichen Stadt*, Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins, Neue Folge, Bd. 41.
- Quassowski B.
1920 *Obrigkeitliche Wohlfahrtspflege in den Hansestädten des Deutschordenslandes (Braunsberg, Elbing, Königsberg, Kulm und Thorn) bis 1525*, Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, H. 60.
- Wiebe E.
1865 *Die Reinigung und Entwässerung der Stadt Danzig*, Berlin.

ZOFIA MACIAKOWSKA

„...BYNNEN DEM RYNSTEYNE“. BEWIRTSCHAFTUNG DES STRASSENRAANDES
IN DANZIG VOM MITTELALTER BIS ZUR FRÜHNEUZEIT

Eines der größten Probleme fast in jeder Stadt, womit die Stadtverwaltungen seit dem Mittelalter zu kämpfen hatten, waren die Übergriffe auf Gemeindeland – auf die Straßen. In Danzig bis zum 20. Jahrhundert war nicht klar, wem eigentlich der Teil der Straße gehörte, an dem die Häuser lagen.

Schon im frühen 19. Jahrhundert versuchte man, dieses rechtliche Problem zu lösen. Endlich entschied das Reichsgericht, daß zwar von Fall zu Fall verhandelt werden muß, doch durch die Entschlüsse der drei Ordnungen vom Jahre 1761 war die von den Vor- und Ausbauten bebaute Straßenfläche dem Gemeindegebrauch entgültig entzogen.

Schon das Kulmer Recht (schriftlich bekannt aus dem Jahre 1394) verpflichtete die Eigentümer der an der Straßenseite gelegenen Erbteile, vor dem Hause ein 7 Fuß breites Straßenstück zu pflegen und die dort gelegene Steinbrücke zu reparieren. Dem Eigentümer gehörten die dazu benutzten Steinbrücken. Zur Unterhaltung der Straßenbrücken wurden die Mittel in der Stadtkasse aufbewahrt. Schon ab Ende des 14. Jahrhunderts war jeder Hausbesitzer verpflichtet, eine Gebühr zu entrichten je nach Größe seines Grundstücks. Auch bei jedem Testament wurde eine bestimmte Summe für diesen Zweck abgeschrieben.

In mittelalterlichen Danziger Stadtwillküren, die 1435–1438 und im 1455 entstanden, gibt es die Bestimmungen über die Benutzung der Straßenfläche, welche im Anschluss an die Häuserreihe lag.

Jeder Eigentümer war verpflichtet, den Mist vor seiner Tür alle acht Tage sammeln und abtransportieren zu lassen.

Es war nicht erlaubt, die Straße weiter privat in Gebrauch zu nehmen als bis zum Rinnstein. Man durfte auch keinen Verkauf hinter dieser Linie treiben. Jedoch zeigen mehrere im Stadtarchiv erhaltene Ratsordnungen, daß trotz der Verbote zahlreiche Ausbauten vor den Häusern eingerichtet wurden.

Es ist nicht klar, seit wann diese Vorbauten aus Ziegel gebaut wurden. Es steht aber zu vermuten, daß – auf der Grundlage der vorhandenen Materialien (schriftliche Quellen, Urkunden und Bauaufnahmen) – die ersten schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts errichtet wurden.

Es ist heute schwer festzustellen, was man unter manchen Ausdrücken und Namen, die diese Vorbauten beschrieben, verstand. Deswegen kann man nicht die „*Ausgebewde, Schawren, Taschen, Abseiten*“ unterscheiden – diese „*vngewonlich gebuwde obir den vorkellern*“ – wie sie einmal genannt wurden. Es ist nur zu vermuten, daß der größte Unterschied in ihrer Nutzung lag, Konstruktion und zum Bau benutztes Material. Manche, wie die Ausgebäuden, Vorstübchen und wahrscheinlich auch Abseiten dienten zur Vergrößerung der Nutzungsfläche des Hauses, andere, von der Straße zugänglich – zum Mieten. Der Stadtrat verlangte ihren Abbruch weil sie den Straßenverkehr beschränkten, verstopften durch die hier offen abfließenden Abwässer die Straßen mit Unrat und – dies ein oft in den Stadtverordnungen beschriebener Aspekt – sie führten zur Unzier der Stadt. Auch schränkten sie oftmals die aus dem Stadtrecht hervorgehenden Servituten, wie z.B. das Recht des freien Ausblicks ein.

Übersetzung: Dieter Detiège, Reinhild von Wahl

dr Zofia Maciakowska
Pracownia Historii Gdańska i Dziejów Morskich Polski
Instytut Historii PAN
Gdańsk