

## IX. OBRAZ ULICY W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ ŚREDNIOWIECZNEGO WROCŁAWIA. PRÓBA PODSUMOWANIA

Złożona problematyka średniowiecznych ulic łączy się z szeroko pojętymi zagadnieniami relacji człowieka i środowiska naturalnego, rozwoju techniki, organizacji przestrzennej miasta, socjotopografii i relacji społecznych we wspólnie użytkowanych strefach. Jest odzwierciedleniem organizacji miejskich inwestycji, stałej troski i doraźnych zabiegów gminy oraz właścicieli działek mieszczańskich. W obręb pojęcia ulicy wchodzi kryteria zarówno materialne, jak i symboliczne. W sferze symbolicznej jest miejscem demonstracji przynależności do społeczności mieszczan, manifestacji podrzędności własnego interesu względem interesu ogółu, ale też własnego wkładu w obraz miasta.

W wypadku Wrocławia środowisko naturalne jest istotnym czynnikiem kształtującym warunki komunikacji, sposoby budowy i konserwacji nawierzchni ulic oraz codzienną troskę o ich stan. Lokalizacja XIII-wiecznego miasta komunalnego w dolinie Odry wynikała z decyzji podjętej trzy stulecia wcześniej, przy wyborze miejsca pod gród. Wydaje się, że kryterium naturalnej obronności było podstawą umieszczenia go na wyspie zwanej później katedralną – na Ostrowie Tumskim. Rzeka płynęła na tym odcinku w wielu korytach zmieniających swój bieg bez ingerencji człowieka. Sąsiedztwo grodu składało się więc z kolejnych wysp lub niskich teras rzecznych. Rozwój powstających przy grodzie członów osadniczych protomiejskiej, a następnie miejskiej aglomeracji w wiekach XI–XIII był tą decyzją obciążony. Ograniczała ona znacznie możliwości wyboru gruntów optymalnych dla osadnictwa ze stałą zabudową. Aktualny stan badań archeologicznych zdaje się wskazywać, że w XI–XII w. za atrakcyjne uznawano tereny położone na północny wschód od grodu, na obszernej wyspie lub na prawym brzegu rzeki, określane jako

Ołbin. Powstały tam: osada otwarta, siedziba możnowładczego rodu Włostowiców i fundowane przez nich opactwo benedyktynów. Osada na lewym brzegu Odry datowana jest na wiek XII, przy czym jej intensywny rozwój rozpoczął się u schyłku tego stulecia. Na zmianę kierunku rozwoju osadnictwa miały wpływ głównie czynniki polityczne związane z powrotem na Śląsk synów Władysława Wygnańca. Podkreślimy jednak także istotne w tym względzie przemiany warunków naturalnych. Janusz Badura, autor przedstawionej w tym tomie analizy geomorfologicznej, zwraca uwagę, iż nowa tendencja w rozwoju osadniczym pokrywa się chronologicznie z istotną zmianą klimatu – końcem średniowiecznego optimum klimatycznego. Ochłodzenie, wydłużenie pory jesienno-zimowej i większa wilgotność podłoża sprawiły, że nisko położone tereny Ołbina przestały być atrakcyjne osadniczo. Zwłaszcza że 2. poł. XII w. to czasy początków regulacji rzeki i budowy urządzeń gospodarczych spiętrzających wodę. Terasy na przeciwnym, lewym brzegu rzeki zyskały tym samym na wartości. Wprawdzie strefy nadodrzańskie pozostawały tam nadal podmokłe i narażone na zalewanie wodami powodziowymi, jednak nowe centrum miasta – Rynek i jego okolice – wyniesione było do wysokości ok. 117,5–118,00 m n.p.m., czyli ok. 6 m powyżej ówczesnego poziomu wody w Odrze.

Zwrot kierunku rozwoju osadnictwa na lewy brzeg rzeki i zajęcie przez miasto lokacyjne stref położonych nieco wyżej nie zmieniły warunków użytkowania gruntu w sposób zasadniczy. Trwający przez pół roku sezon jesienno-zimowy, obniżająca się w późnym średniowieczu średnia temperatura rocznych i wzrastający poziom wód w regulowanej Odrze wymuszały coraz wyższy poziom troski o wilgotne, zabłocone lub zamarznięte nawierzchnie ulic.

Transformacja struktury osadniczej od policentrycznego protomiasta do zwartego terytorialnie miasta komunalnego wiązała się z radykalną zmianą sieci komunikacyjnej. Obserwacja tej przemiany jest utrudniona przez dysproporcje w naszej wiedzy dotyczącej obu zjawisk – nikłej w wypadku protomiasta i dość obfitej o mieście komunalnym. Przedstawiony przez nas obraz sieci dróg protomiejskich opiera się głównie na założeniach badawczych i hipotezach, a niekiedy wręcz domysłach. Kluczowym problemem do dyskusji wydaje się przebieg drogi łączącej przeprawę przez Odrę z kościołem św. Wojciecha, a więc tej, która zapewne została adaptowana do planu miasta komunalnego (Niegoda 2005, s. 77–83; zob. rozdział Małgorzaty Chorowskiej w tym tomie). Niewiele wiemy też o nawierzchniach wczesnych ciągów komunikacyjnych. W grodzie na Ostrowie Tumskim umacniano je faszyną lub drewnem odzyskanym z remontowanych wałów. Na lewym brzegu Odry były one raczej gruntowe, chociaż na niektórych, zawilgoconych odcinkach umieszczano drewniane kładki dla pieszych. Dwie takie kładki przecinały linię późniejszej ul. Szewskiej, przy pl. Nankiera oraz między Nożowniczą a Kotłarską.

Rozplanowanie ulic miasta polokacyjnego prze trwało z niewielkimi zmianami do dzisiaj i jest pozytywnie zweryfikowane wynikami badań archeologicznych. Tak więc przedmiotem przedstawionych w tym tomie dociekań jest nie tyle plan sieci ulic, ile sposób jej realizacji. Elementem w XIII w. stabilnym, funkcjonującym zarówno w etapie protomiejskim, jak i mieszczańskim, były najważniejsze drogi zewnętrzne, a zwłaszcza ponadregionalny szlak *via regia*. Jego handlowa funkcja wymuszała komunikację z placami targowymi, z których nie wszystkie potrafimy zlokalizować. Znany jest nam doroczny targ przed opackim kościołem św. Wincentego na prawobrzeżnym Ołbinie, nie znamy lokalizacji targu św. Jana, domyślamy się koncentracji handlu na lewym brzegu Odry przed przeprawą na wyspę Piaszek i wzdłuż dzisiejszej ul. Piaskowej, która zapewne stanowiła oś rzemieślniczo-targowej osady *ad sancti Adalberti*. Utworzenie nowego centrum handlowego na rynku nowo zorganizowanego miasta i likwidacja starszych targów, przy jednoczesnym powstaniu sieci ulic wokół nowego placu centralnego zwalniają nas z poszukiwania jednej, stałej trasy tranzytowej. Wystarczające zdaje się stwierdzenie, że od zachodu do miasta wchodziło się bramą św. Mikołaja, otwierającą ulicę skierowaną do Rynku. Na wschód, w stronę Krakowa, wychodziła brama Oławska, do której również wiodła ulica wychodząca

z Rynku, a dokładniej z jego południowo-wschodniego naroża.

Dodajmy, iż dynamiczny rozwój nowego centrum miasta i stopniowy zanik znaczenia starszych elementów struktury osadniczej prowadziły też do marginalizacji lub zaniku starszych dróg z fazy protomiejskiej, pozostałych poza nowymi granicami miasta komunalnego.

Prowadzone przez kilka dziesiątków lat interdyscyplinarne badania i dyskusje prowadzą do wniosku, że regularny układ ulic Wrocławia powstał w wyniku kilku akcji parcelacyjnych. Utrwalenie ich przebiegu przez wypełnienie działek zabudową miało charakter procesu zachodzącego w ciągu kilku dziesięcioleci XIII w. (zob. rozdziały Małgorzaty Chorowskiej i Czesława Lasoty w tym tomie). We wschodniej i w północnej części miasta ulice nakładały się na starsze, protomiejskie warstwy i konstrukcje. Wyraźne oddzielenie starszych poziomów osadniczych od warstwy pozostałej po nieumocnionej, gruntowej nawierzchni ulic z XIII w. nie zawsze jest możliwe, a ostre interpretacje mogą być w tym względzie zawodne. Najstarsze kwartały działek powstały przy Rynku, a wiedza o nich jest dobrze ugruntowana wynikami badań przetrwałych relikwów zabudowy i nawarstwień powstałych w trakcie jej istnienia. Kierunki rozwoju zabudowy i kolejność powstawania kwartałów położonych dalej od Rynku zostały w tym tomie przedstawione zgodnie z możliwościami, jakie dają dostępne obecnie źródła, i mogą być podstawą dalszej dyskusji.

Obraz średniowiecznej ulicy, a więc publicznej przestrzeni miasta, determinowany jest graniczącymi z nią ścianami domów prywatnych. Styk ten, istotny z praktycznego, gospodarczego wręcz punktu widzenia, ma także swą wymowę symboliczną. Frontowe ściany domów są demonstracją przynależności właściciela do społeczności mieszczańskiej, a także jego miejsca w tworzonej przez nią hierarchii. Na obraz domu, a także całych pierzei ulicy, wpływał też samorząd, poprzez przepisy budowlane i porządkowe. Złożona struktura socjalna miasta, zróżnicowanie zawodowe, a także indywidualne możliwości i preferencje właścicieli działek powodowały, że nierówny był także rozwój zabudowy i kształtowanie zwartych pierzei ulic. Zróżnicowanie to dotyczyło uboższych i bogatszych części miasta, poszczególnych ulic, ich odcinków oraz pojedynczych działek. Trudno w związku z tym przedstawić fazy oddające uporządkowany rytm przemian. W świetle dostępnych źródeł i obecnego stanu dyskusji bez większego ryzyka można stwierdzić, że najstarsze wrocławskie domy mieszczańskie budowano

z drewna w konstrukcji ryglowej. Były one zapewne dwukondygnacyjne, przy czym parter zagłębiony był częściowo w podłoże. Sposobów wypełnienia ryglowych ścian było kilka: szalunek z dranic, wylepiona gliną plecionka lub szachulec, być może cegły. Domy takie wypełniały tylko część frontu działki, zwykle ok. 1/3 szerokości pełnej kurii 60-stopowej, i w związku z tym nie tworzyły zwartych pierzei ulic. Dla obrazu ulicy istotne jest, że wejścia do tych domów umieszczano od strony podwórza, a więc z przestrzeni prywatnej, a nie publicznej. We wczesnym okresie rozwoju miasta komunalnego, w XIII w., budynki takie wyznaczały standard domu mieszczańskiego (Piekalski 2004a, s. 176–181; 2008, s. 545–547). Szybko jednak pojawiły się wykraczające ponad ten standard elitarne domy ceglane. Ich wpływ na obraz ulicy był początkowo niewielki. Ceglane ściany i relatywnie większa bryła stanowiły raczej urozmaicenie luźnej drewnianej zabudowy wokół Rynku. Partery były także zagłębione w podłoże, a wejścia umieszczano w ścianach tylnych. Jednak już w tym samym stuleciu, raczej w ostatnich dziesięcioleciach, liczyć się trzeba z wypełnianiem ceglanymi domami całych odcinków pierzei, zwłaszcza wyróżniającej się pod względem zamożności zachodniej strony Rynku. Powodzenie ekonomiczne miasta, ale także nacisk rady miejskiej sprawiły, że wiek XIV był czasem masowej wymiany domów drewnianych na murowane. Prowadzone przez kilka dziesiątków lat badania architektoniczne niższych kondygnacji kamienic Starego Miasta informują o blisko 200 takich domach (zob. rozdział Małgorzaty Chorowskiej i Czesława Lasoty w tym tomie). O likwidacji budynków drewnianych świadczy dodatkowo masowe stosowanie w 1. poł. XIV w. drewna rozbiórkowego do budowy nawierzchni ulic. W oczywisty sposób zmieniło to obraz wrocławskiej ulicy. Pierzeje wypełnione były w całości lub w większej części ceglanymi elewacjami domów o dwóch lub trzech kondygnacjach naziemnych. Część tych elewacji stanowiły reprezentacyjne szczyty gotyckie urozmaicone piaskownicą kamieniarką. Frontowemu wejściu do domu nadawano formę ozdobną. W bogatych domach kupieckich prowadziło ono do sieni – swoistej strefy pośredniej między przestrzenią publiczną a prywatną, miejsca transakcji i przyjmowania gości. Dalsze przemiany i remonty, postępujące w późnych fazach średniowiecza i w czasach nowożytnych, nie miały już dla obrazu ulicy przełomowego znaczenia, raczej stabilizowały go i dostosowywały do aktualnych trendów stylistycznych oraz sytuacji gospodarczej.

Wczesny etap rozwoju miasta komunalnego cechował się brakiem zorganizowanego systemu usuwania nieczystości i odpadów budowlanych. Zaowocowało to gwałtownym przyrostem warstwy określonej przez nas jako kulturowa i podniesieniem wysokości powierzchni terenu. Partery ceglanych domów budowanych w XIII w., nieznacznie zagłębione w podłoże, w wieku XIV, podczas gotyckiej przebudowy, zamieniano na piwnice (Chorowska 1994, s. 26–36). Prezbiterium położonego przy Rynku parafialnego kościoła św. Elżbiety budowano przed połową XIII w. przy wysokości gruntu ok. 117, 00 m n.p.m. Po połowie XIV w. przebudowano je na gotyckie, umieszczając posadzkę na poziomie powyżej 120,00 m n.p.m., co daje nam pośrednią informację o przybliżonej wysokości terenu na zewnątrz świątyni (Lasota, Piekalski 1996, s. 16–17, il. 4).

Jeszcze w XIV w. nastąpiło jednak wyhamowanie szybkiego narastania warstwy antropogenicznej. Fakt ten, stwierdzony metodą archeologiczną, koresponduje z informacjami ze źródeł pisanych. Analiza przekazów historycznych przeprowadzona przez Mateusza Golińskiego wykazała, że zmiana obrazu wrocławskich ulic około połowy XIV w. wynikała ze świadomych i konsekwentnych działań rady miejskiej. Składały się na nie z jednej strony inwestycje drogowe realizowane ze środków gminnych, a z drugiej obciążenie posesjonatów obowiązkiem utrzymania czystości ulicy przed własną działką. Charakter tych działań regulowany był przepisami, a należyte wywiązanie się z obowiązków podlegało kontroli. Do obowiązków tych należały: doraźne naprawy nawierzchni, indywidualne konserwacje i sprzątanie. Regulowana przepisami wysokość progów domostw, nie wyższa niż poziom ulicy, zapobiegała wzrostowi wysokości gruntu.

Na ile potrafimy ocenić jakość warunków komunikacji na ulicach średniowiecznego Wrocławia, nie ulegając jednocześnie pokusie ich porównania do zjawisk nam współczesnych (por. uwagi Beringsa zawarte w Berings 1992, s. 66)? Wydaje się, że na podstawie dostępnych obecnie źródeł materialnych i przekazów pisanych możemy podjąć próbę określenia skali zmian w stosunku do stanu naturalnego oraz zasięgu ingerencji podejmowanych w celu ulepszenia nawierzchni. Rytm przemian jest trudny do rekonstrukcji, stosowane techniki budowy i konserwacji dróg zazębiały się bowiem czasowo, także na tych samych ulicach. Można jednak scharakteryzować ogólne tendencje, kierunki rozwoju i zjawiska z nich wynikające (zob. rozdział Pawła Konczewskiego i Jerzego Piekalskiego w tym tomie):

1) W formującym się w XIII w. mieście komunalnym dominowały ulice o naturalnych nawierzchniach gruntowych. Cechą ówczesnej komunikacji był intensywny ruch kołowy, co doprowadziło do niemal zupełnego zniszczenia warstwy naturalnej gleby. Tylko na wschodnich krańcach ówczesnego miasta, na warstwie mierzwy pozostałej po starszym osadnictwie, ciągi komunikacyjne przykrywano konstrukcjami drewnianymi.

2) Budowa drewnianych pomostów ulicznych w całym mieście miała miejsce w końcu XIII, a głównie w 1. poł. XIV w. Konieczność takich inwestycji powodowana była szybkim narastaniem organicznej warstwy utrudniającej bądź wręcz uniemożliwiającej komunikację, zwłaszcza w porze jesienno-zimowej. Pomosty o dość skomplikowanej konstrukcji pokrywały zwykle środkową część biegu ulicy. Ich partie przykrawędne, dotyczące ulic, zabezpieczone były lokalnie prostymi konstrukcjami lub wysypywane piaskiem i popiołem. Do budowy pomostów stosowano z reguły drewno rozbiórkowe. Drewniane konstrukcje ulic nie hamowały procesu narastania warstwy mierzwy, uciążliwej dla komunikacji.

3) Bruki kamienne – z eratyków na podkładzie z piasku – stosowano sporadycznie od końca XIII w. Ich powszechna budowa nastąpiła w wieku XIV, kiedy to współwystępowały z konstrukcjami drewnianymi, a następnie zastąpiły je w całym mieście. Proces zamiany konstrukcji drewnianych na bruki następował wraz z zaostreniem i rygorystycznym przestrzeganiem przepisów porządkowych. Wymusiły one wywóz śmieci za miasto i indywidualną opiekę posesjonatów nad odcinkami ulic przylegającymi do działek. Zabiegom tym towarzyszyły inwestycje drogowe finansowane z kasy miasta.

4) Kolejne remonty brukowanych ulic, prowadzone u schyłku średniowiecza i w czasach nowożytnych, wiązały się z recyklingiem kamieni i nakładaniem nowych podsypów piaskowych.

Nie będzie przesadą, jeśli stwierdzimy, że historia ulicy jest odzwierciedleniem narastających publicznych problemów i pojawiających się w reakcji na nie sposobów ich rozwiązania. Stan nawierzchni ulepszany był do stopnia wymaganego przez aktualną funkcję ulicy i możliwego do osiągnięcia przy ówczesnym potencjale technicznym i finansowym mieszczan. We wczesnym etapie rozwoju miasta, gdy poziom zaburzenia naturalnego charakteru środowiska nie był duży, także inwestycje drogowe i zabiegi konserwacyjne nie miały dużego zasięgu. Postępujące niekorzystne zmiany powodowały zorganizowaną interwencję mieszczan i ograniczenie uciążliwości. Polityka rady miasta z konieczności zmie-

niała się z liberalnej w wieku XIII do aktywnej i restrykcyjnej w późnym średniowieczu i w czasach nowożytnych.

Nie podtrzymujemy przedstawianych w dotychczasowej literaturze opinii o powszechnej wczesnej budowie trwałych nawierzchni drewnianych (Kaźmierczyk 1970, s. 60–67; Buśko 1997, s. 126; Piekański 2004, s. 355). Na podstawie dat dendrologicznych przyjmowano, iż stosowano je powszechnie już w 1. poł. XIII w. Co więcej, porównując daty z poszczególnych ulic, podejmowano próby rekonstrukcji przemian przestrzennych wiązanych z lokacją miasta (Niegoda 1999; 2005, s. 78–81). Tymczasem makroskopowa choćby analiza większych ilości dobrze zachowanego drewna z ulic przekonuje, że nawierzchnie budowano zwykle z dębiny wtórnie użytej, uzyskanej najczęściej z rozbiórki domów konstrukcji szkieletowej. Wykorzystanie drewna rozbiórkowego, sporadycznie potwierdzone przez źródła pisane (zob. rozdział Mateusza Golińskiego w tym tomie), w świetle analizy reliktyw materialnych jawi się jako masowe. Badania w ciągu ul. Szewskiej i Wita Stwosza wymuszają wniosek, iż drewno odkrywane w warstwach ulicznych jest z reguły wtórnie użyte, a nowy materiał stosowany był wyjątkowo. W wyżej przedstawionych opisach nawarstwień znajdujemy przykłady konstrukcji, w których serii kilku dat uzyskanych z drewna dębowego, określonych na połowę XIII w., towarzyszy jedna próba z sosny ściętej kilkadziesiąt lat później. Przyjmując dosłownie wyniki analiz dendrochronologicznych próbek z ul. Szewskiej, musielibyśmy uznać, że nawierzchnię drewnianą na odcinku między skrzyżowaniami z ul. Uniwersytecką i Nożowniczą ułożono już ok. 1190 r., podczas gdy zabytki ruchome z towarzyszącej jej warstwy mają cechy późnośredniowieczne. Spostrzeżenia te nie osłabiają, naszym zdaniem, znaczenia dendrochronologii jako jednego z ważnych narzędzi badawczych. W warunkach skomplikowanych stanowisk archeologicznych, do jakich należą średniowieczne miasta, wyniki analiz dendrochronologicznych muszą być jednak poddane takim samym rygorom krytyki źródłowej jak inne materiały. Istotne jest zwłaszcza skrupulatne oznaczenie pozycji stratygraficznej prób, analiza śladów obróbki drewna i konfrontacja z innymi wyznacznikami chronologii.

W jakim stopniu przedmioty odkrywane w trakcie wykopaliskowych badań ulic oddają charakter przestrzeni publicznej średniowiecznego miasta? Ich przydatność, tak jak w wypadku wszystkich innych źródeł, podlega wielu ograniczeniom. Większość z nich pochodzi z zamkniętego okresu chronologicz-

nego – z czasów intensywnego narastania nawarstwień ulicznych od połowy XIII do połowy XIV w. Zabytki starsze bądź młodsze są nieliczne i nie pozwalają na wyciągnięcie wniosków uogólniających. Tak więc zbiór ten umieszczony jest w specyficznej fazie rozwoju miasta – w okresie intensywnego rozwoju, wybitnej prosperity gospodarczej, przy relatywnie niskim zakresie prawnej ingerencji gminy w stan techniczny ulic. Wynikające stąd i narastające z czasem problemy komunikacyjne i sanitarne spowodowały wkrótce reakcję rady miejskiej owojącą zahamowaniem przyrostu warstw i znacznym ograniczeniem deponowanych w nich artefaktów. Nie zmienia to faktu, że zwłaszcza dla wczesnych etapów rozwoju miasta komunalnego przedmioty odrzucone lub zagubione na ulicach są odzwierciedleniem specyficznego profilu życia codziennego. Ich analiza, przeprowadzona przez kilkuosobowy, interdyscyplinarny zespół badawczy, wykazała, iż różnią się one od zespołów zabytków typowych dla dzielnic mieszczańskich, a więc dla prywatnych stref miasta (por. zwłaszcza Buśko, Piekalski 1999).

Znaczna część zbioru zabytków z badań ulic to przedmioty odrzucone z graniczących z nimi działek w trakcie prowadzonej na nich budowy domów, rozwoju infrastruktury działki, remontów i przebudów. Zestaw zdeponowanych w trakcie takiej działalności przedmiotów jest urozmaicony, a wręcz przypadkowy, obejmujący okucia budowlane, ale nie tylko. Inną kategorią przedmiotów odrzuconych z działek są odpady produkcyjne. W zakresie naszego spektrum znalazły się skórzane odpady z produkcji szewskiej, masowo występujące w strefie związanej z tym rzemiosłem także przez źródła pisane.

Istotna partia zabytków zdaje się odzwierciedlać reprezentacyjne wymogi przestrzeni publicznej. Są to z jednej strony militaria, z drugiej zaś ozdoby i aplikacje stroju. Dobrze reprezentowana jest zwłaszcza ta druga kategoria, oddająca dbałość o wygląd w miejscu publicznym, podkreślająca pozycję w hierarchii socjalnej, czy wręcz towarzyskiej. Zabytki takie mają również konotacje z ludyczną funkcją ulicy. Przestrzeń publiczna była miejscem spędzania wolnego czasu. Zachowania ludyczne na ulicy podlegały konwencjonalnym ograniczeniom. Skuteczność tych ograniczeń była jednak zróżnicowana, w zależności od zmieniających się poglądów na szkodliwość gier i zabaw. Brak aprobaty dla gier, zwłaszcza dla hazardu, rzadko jednak wykluczał je ze standardu zachowań w średniowiecznym mieście. Uważa się raczej, iż należały one do kontrolowanej

normy życia społecznego (Ortalli 2001). Potwierdzają to także świadectwa materialne – odnajdywane w warstwach kości do gry, zabawki, a nawet drobne instrumenty muzyczne.

Wbrew oczekiwaniom, niewielki tylko wgląd uzyskano w działalność kupców. Pilnie strzeżone odważniki i monety rzadko były gubione. Odnalezione na ulicach nieliczne egzemplarze wpisują się jednak w całość problematyki kultury kupieckiej, dość dobrze już na Śląsku rozpoznanej (zob. artykuły Borysa Paszkiewicza i Krzysztofa Wachowskiego w tym tomie). Podobnie jest w wypadku dewocjonaliów. Przedmioty znalezione na ulicach nie świadczą o pobożności mieszczan. Otrzymujemy w tym względzie obraz odmienny od właściwego dla stref uświęconych – kościołów i klasztorów wraz z cmentarzami, ale także inny niż w strefie prywatnej, a więc na działkach mieszczańskich, na których drobne przedmioty kultu są odnajdywane.

Dużą grupę zabytków z ulic stanowią przedmioty bądź ich fragmenty utracone w trakcie codziennej komunikacji. Liczne zużyte elementy obuwia odkrywane są na wszystkich badanych ulicach, a ich różnorodność staje się podstawą wniosków istotnych wręcz dla kultury społecznej (zob. artykuł Magdaleny Konczewskiej w tym tomie). Podobne znaczenie mają podkowy, zaliczane w tym przypadku nie do militariów, lecz do narzędzi mieszczańskiego transportu.

Jak już zaznaczono, od około połowy XIV w. przedmioty kultury materialnej przestały być istotnym składnikiem nawarstwień ulicy. Cechą nawierzchni stała się czystość wymuszona reakcją na wcześniejsze niedogodności komunikacyjne i sanitarne. Czas ten oddaje początek fazy rozwoju miasta, w której coraz mocniej zaznacza się rozdzielenie przestrzeni prywatnej i publicznej, zarówno w warstwie zjawisk materialnych, jak i symbolicznych. Ulica stała się miejscem obwarowanym szeregiem rygorów zwyczajowych i prawnych, strefą wymuszającą akceptowalne ogólnie zachowania i właściwy wygląd osób w nią wkraczających. Podkreśleniem tych wartości zdają się także późnośredniowieczne i wczesnonowożytne przekazy ikonograficzne i moralizatorskie źródła pisane (Hunds-bichler 2001, s. 9–20; Jaritz 2001a, s. 49–54). Ulice stanowią tam tło scen wzniosłych, zwykle religijnych. Czystość i jasne barwy ich nawierzchni wykraczają z pewnością ponad stan rzeczywisty. Dobra i zła droga trafiają wręcz do określeń metaforycznych.

J.P.