

Józef Pół ćwiartek (Rzeszów)

Drogi, ulice i mosty w nowożytnym mieście Leżajsku

Miasto Leżajsk przeszło w swej historii dwie lokacje. Pierwszą nad Sanem (1397 r.), a drugą (1524 r.) na nowym miejscu oddalonym od wcześniejszego miasta, o ok. cztery i pół kilometra. Wpłynęło to zasadniczo na zmiany w jego układzie przestrzennym i sieci drożnej. Dodatkowo przywileje królewskie zaważyły na wydłużeniu niektórych ciągów drogowych poza granice miasta. Uzyskane przez miasto od monarchów uprawnienia do korzystania z lasów na konserwację dróg, ulic i mostów oraz utrzymywanie przeprawy przez splawną rzekę San (materiał drzewny na urządzenie przeprawy dostarczano bezpłatnie) czyniło to miasto wyjątkowym jeszcze w czasach galicyjskich.

Problem postawiony w tytule niniejszego opracowania nie był dotąd zupełnie podejmowany przez badaczy. Miasto drewnianych trotuarów (chodników) jeszcze w pierwszej połowie XX w. było czymś niezwykłym w krajobrazie kulturowym małych miast małopolskich.

Zmiany w układzie przestrzennym miasta

Przeniesienie Leżajska w 1524 r. z nad rzeki San na nowe miejsce zaważyło na układzie przestrzennym osady, na sieci drożnej i całej infrastruktury miejskiej. Musiały też nastąpić zasadnicze zmiany w dotychczasowym procesie osadniczym miasta i terenów podmiejskich. Wprawdzie i pierwsza, i druga lokacja sytuowała miasto na lewym brzegu Sanu, jednak stary i nowy układ urbanistyczny znalazł się w innych uwarunkowaniach środowiskowych. I ten właśnie problem należy tu wyraźnie zauważyć, bowiem on decydował głównie o drogach, ulicach i mostach Leżajska.

Pierwotny przywilej lokacyjny Leżajska z 28 grudnia 1397 r., zezwalający na założenie miasta na terenie istniejącej już wsi o nazwie Lanzajsko, nadał miastu 130 łanów powierzchni po obu stronach Sanu, co spowodowało jego „ciążenie” gospo-

darce związane z rzeką i terenem za rzeką z uwagi na wielkość tam nadanej przestrzeni, jak i ważność tamtejszych dróg. W przywileju lokacyjnym stwierdzono bowiem: „nadajemy mu na lokację miasta przestrzeń jednomilową po obu brzegach Sanu, a w szczególności milę gruntu między rzeką Ozanna wpadającą do Sanu a rzeką Kolna, pozwalając przestrzeń tę oczyścić i utworzyć 130 łanów”¹.

Tak rozległy obszar dla miasta podnosił jego znaczenie. Podobne nadania uzyskiwały w dokumentach lokacyjnych tak duże miasta, jak Przemyśl w 1389 r. (100 łanów)², Jarosław w 1375 r. (100 łanów)³ czy Sandomierz w 1286 r. (aż 228 łanów)⁴. Ale nawet niektóre miasta lokowane na surowym korzeniu miały wielkie przestrzenie dla podkreślenia ich rolniczego charakteru, np. Tyczyn w przywileju lokacyjnym w 1368 r. uzyskał 112 łanów⁵. Czy w przypadku Leżajska to wielkie uposażenie lokacyjne miało podkreślać jedynie rolniczy charakter miasta, jak to sugeruje St. Szczur⁶, czy też jego znaczenie jako ważnego ośrodka położonego nad spławną rzeką, znanego z handlu solą, rozprowadzaną z żup ruskich? Leżajsk nie był lokowany na surowym korzeniu, a przeorganizowany w miasto ze znanej wówczas osady na pograniczu etnicznym polsko-ruskim.

Dochody miasta podniosły przywileje celne i statuty cechowe dla miejscowych rzemieślników uzyskane od Władysława Jagielly. Przeprawa przez San położona tu na ważnym szlaku drogowym (Karpaty – Sanok – Dynów – Łańcut – Leżajsk – Lublin) odgrywała istotne znaczenie gospodarcze i wojskowe. Ale przez Leżajsk wiódł też inny szlak drogowy, z południa na północ (Przemyśl – Jarosław – Przeworsk – Leżajsk – Kopki – Sandomierz). Na obszarze przestrzennym miasta za Sanem, u przeprawy przez rzekę, rozwijać się zaczęło przedmieście Wywłoka (pierwsza wzmianka w źródłach w 1444 r.)⁷, które wójt leżajski Jakub Morawa za zezwoleniem królewskim z 1464 r. przeistoczył w odrębną wieś⁸. A do wsi sąsiednich Ozanny i Kulna uzyskał Morawa zezwolenie na sprowadzenie nowych osadników. Ten proces osadniczy na obszarze przestrzennym miasta wiązał się z siecią drożną i przeprawą przez San. Jednak układ dróg i ulic miasta zmienił się radykalnie na początku XVI w. w związku z przeniesieniem miasta w 1524 r. na nowe miejsce, odległe o ok. cztery i pół kilometra na południowy zachód.

¹ Przywilej lokacyjny Leżajska z 1397 r. w: *Diversa Monumenta Historica reperibilia penes Ecclesias Dioecesis R.L. Premisliensis (Leżajsk – Parochialis)*, cure et impensis Mariani Podgórski, Resoviae 1883, s. 3–6.

² *Przywilej lokacyjny miasta Przemyśla z 1389 roku*, Przemyśl 1990, s. 9.

³ *Przywilej lokacyjny miasta Jarosławia z 1375 roku*, Przemyśl 1991, s. 17.

⁴ F. Kiryk, *Terytorium, zabudowa i zaludnienie*, w: *Dzieje Sandomierza*, t. II, cz. 1, s. 17.

⁵ F. Kiryk, S. Mateszew, *Zarys dziejów Tyczyna do roku 1772*, w: *600 lat Tyczyna*, pod red. T. Kowalskiego, Rzeszów 1973, s. 17.

⁶ S. Szczur, *Dzieje Leżajska do roku 1524*, w: *Dzieje Leżajska*, pod red. K. Baczkowskiego i J. Półćwiartka, Leżajsk 1996, s. 87.

⁷ AGZ, t. VIII, Lwów 1880, s. 92.

⁸ S. Szczur, *Dzieje Leżajska*, s. 92.

Oto latem w wymienionym roku nastąpiło straszne spustoszenie okolicznych terenów przez najazd Tatarów. Leżajsk został doszczętnie zniesiony z powierzchni ziemi, mieszkańcy wzięci w jasyr, a dzieci i starcy wytopieni w pobliskich bagnach. Miasto już nie mogło podnieść się z ruiny, dlatego też król Zygmunt I Stary przeniósł miasto na nowe miejsce mocą przywileju z 24 sierpnia 1524 r. Miejsce ponownej lokacji miejskiej „samo w sobie rowami i bagnami warowne i małym nakładem o wiele bardziej mogące być umocnionym”⁹, okazało się w przyszłości korzystne. Nowe miasto przejęło w całości cały obszar przestrzenny po pierwszej lokacji „znosząc i w niwecz obracając owo dawne miasteczko Lezensko, którego łąki, pola orne i inne użytki dla nowego miasteczka Lezensko zachowujemy obecnym przywilejem”¹⁰.

Nowa osada oddaliła miasto od Sanu, dlatego też zezwolono mieszczanom, by sobie tę rzekę mogli sprowadzić pod miasto: „Chcemy również, aby sobie rzekę sprowadzili pod miasto ze strony, z której im dogodniej będzie”¹¹, a dawne główne drogi miały być przez San i za Sanem zachowane. „Także drogi i gościńce brukowane ciągnące się koło miasteczka wspomnianego Lazenska i przez wieś Ożannę, aby szły do samego miasteczka po wieczne czasy chcemy”¹². Wydłużył się więc główny trakt utrzymywany przez miasto o ok. 4 km, o nawierzchni zawsze sprawnej do transportu („brukowanej” – dylowanej okrągłakami i gałęziami). Dla wspomoczenia materialnego miasta nadał król 11 marca 1525 r. przewóz na Sanie, a także inne uprawnienia (staw, prawo budowy browaru, jatki, wagę, postrzygalnię sukna i inne korzyści), a 18 marca tego samego roku dał miastu mostowe¹³.

Rozwijające się miasto uzyskało w latach trzydziestych XVI w. status siedziby starosty niegrodowego przez wydzielenie z dużej tenuty krzeszowskiej dóbr koronnych starostwa leżajskiego. Na miejscu pierwotnej osady miejskiej nad Sanem utrzymało się przedmieście Stare Miasto, które dość szybko stało się odrębną wsią o tej samej nazwie, wyłączając na stałe z obszaru przestrzennego miasta znaczny teren, ukazany potem w Metryce Józefińskiej z lat 1785–1788, liczący 5249 mórg i 1213 sążni kwadratowych użytków rolnych¹⁴. Odpadły też zupełnie od miasta dawne tereny za Sanem, na prawym jego brzegu, gdzie rozwinęły się wsie Wywłoka i Kuryłówka (wnet młodsza Kuryłówka wchłonęła starszą Wywłokę), liczące obie wedle Metryki Józefińskiej 4279 mórg i 1445 sążni kwadratowych¹⁵.

⁹ Przywilej lokacyjny dla Leżajska z 1524 r. w: K. Przyboś, *Dzieje Leżajska w czasach nowożytnych (od roku 1524)*, w: *Dzieje Leżajska*, s. 138.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże, s. 139.

¹² Tamże.

¹³ Tamże, s. 115.

¹⁴ CAHU we Lwowie, fond 19, opis 5, t. 290 – Stare Miasto, bez numeracji stron. Morga dolnoaustriacka = 1.600 sążni kwadratowych = 5.755,4 metrów kwadratowych.

¹⁵ Tamże, t. 291 – Kuryłówka, bns.

Osady wiejskie zlokalizowane na pierwotnym obszarze przestrzennym miasta nad Sanem (Stare Miasto, Kuryłówka, Wywłoka) ukazała lustracja starostwa leżajskiego z 1565 r. już jako samodzielne i niezależne od miasta. Leżajsk określa dokument jako „Lezaisko miasteczko rzeczone Zigmuntowe, na górze bez wody leżące”, a zatem dane możliwości mieszczanom w przywileju królewskim z 1524 r. o „sprowadzeniu” Sanu pod miasto, do dawnego sprzed wielu lat koryta, wówczas jeszcze bardzo zabagnionego, z fragmentami wód stojących, nie zostały zrealizowane¹⁶. To nowe położenie miasta po 1524 r. nie było też korzystnie postrzegane przez urzędników królewskich, jeśli przy opisie wsi Stare Miasto stwierdzili „Stare Miasto wieś, która leży nad rzeką Sanem w tym miejscu, gdzie pierwaj miasto zasiaadlo było przed zburzeniem tatarskim, w lepszym, niż to nowe”¹⁷.

W tych nowych warunkach dbałość miasta o drogę (trakt utwardzony – „brukowany”) od przewozu na Sanie w kierunku Ożanny została zaniechana. Utrzymywano jedynie drogę od miasta na nowej posadzce do przewozu pod Starym Miastem. Nad brzegiem Sanu u przewozu promowego pod Starym Miastem na Błoniu miejskim pobudowane zostały domostwa, których mieszkańcy utrzymywali przeprawę i pobierali opłaty dla miasta. Remontowanie tak długiego, utwardzonego traktatu idącego z miasta do przewozu i utrzymanie przewozu na Sanie wymagało znacznych wydatków. Był to trakt kłopotliwy, przechodził bowiem przez kilka strumieni i tereny podmokłe, miejscami wręcz bagniste.

Dalszy problem, wcale nie łatwiejszy, stanowiły przynajmniej główne ulice w mieście i drogi w obrębie przestrzeni obszaru miejskiego, prowadzące do licznych przedmieść, niektórych znacznie oddalonych od miasta. Przeniesienie bowiem miasta w 1524 r. na nowe miejsce pociągnęło za sobą zmianę ciężenia gospodarczego znad Sanu w obszar lesisty i bagienny. Zasiedlanie nowej posady miejskiej uruchomiło też tworzenie się odległych od zwartej zabudowy miejskiej przedmieść o charakterze niemal w pełni rolniczym.

Obszar przestrzenny nowego miasta (po 1524 r.) ukazany potem w Metryce Józefińskiej wyniósł 2184 morgi i 1406 sążni kwadratowych¹⁸. Porównanie wymierzonych wcześniej powierzchni Starego Miasta (5249 mórg i 1213 sążni kwadratowych) ukazuje Leżajsk nowożytny na powierzchni stanowiącej tylko niewiele ponad 20 procent pierwotnego układu przestrzennego. Takie skurczenie się powierzchni lokacyjnej Leżajska nie było przypadkiem odosobnionym w dziejach miast polskich, zarówno małych, jak i dużych. Przywołać tu można przykład Tyczyna, małego miasta, lokowanego w 1368 r. na 112 łanach. Miasto to skurczyło się do obszaru 2201 mórg i 311 sążni kwadratowych wedle zapisów w Metryce Józefińskiej (z poczynionych przeze mnie kalkulacji lokacyjny obszar 112 łanów wynosił w przeliczeniu na morgi najmniej 8000 mórg dolnoaustriackich)¹⁹. Podobny proces przeżył Sando-

¹⁶ *Żereła do istoryji Ukrainy – Rusy*, t. II, Lwiv 1897, s. 172.

¹⁷ Tamże, s. 176.

¹⁸ CAHU we Lwowie, fond 19, opis 5, t. 286 – Leżajsk bns.

¹⁹ Tamże, t. 84 – Tyczyn, bns.

mierz, gdzie z 228 łanów lokacyjnych (1286 r.) skurczył się obszar przestrzenny miasta do 84 łanów i 1 ćwierci już w 1615 r.²⁰ W przypadku Tyczyna i Sandomierza powstawanie odrębnych wsi w obszarze przestrzennym tych miast prowadziło do kurczenia się ich powierzchni miejskiej. Podobnie było w odniesieniu do Leżajska. Te zmiany granic terytorium miejskiego decydowały też o nowych rozwiązaniach komunikacyjnych. W odniesieniu do Leżajska zmiany w sieci komunikacyjnej były szczególnie duże z powodu przesunięcia zabudowy miejskiej po 1524 r. o ok. 4,5 km.

Sieć drożna

Obszar przestrzenny nowożytnego Leżajska ukazany w Metryce Józefińskiej (obejmujący jedynie użytki rolne – nie wliczano do pomiarów terenów zabagnionych, wód stojących i płynących, powierzchni dróg, wydmysk i wszelkich nieużytków) wynosił 2184 morgi i 1406 sążni kwadratowych. Obejmował niewielką wówczas (1785–1788 r.) zwartą zabudowę miejską i kilka przedmieść oraz tereny rolne zawarte w czterech niwach: Niwa Sandomierska (od granicy wsi Giedlarowa do klasztoru oo. bernardynów), Niwa Podklasztorna (od granicy Nivy Sandomierskiej do Boru), Niwa Sowine Kolano (od granicy Nivy Podklasztornej do granicy wsi Wierzawice), Niwa Maliniska (zaczynała się od Boru, a kończyła się na granicy wsi Brzozy Królewskiej i Jelnej)²¹. W całym obszarze przestrzennym miasta grunty orne stanowiły 1151 mórg i 652 sążnie kwadratowe, a więc niewiele ponad 50 procent obszaru. Resztę stanowiły tzw. użytki zielone. Jeszcze po 1867 r. w granicach miasta było 1641 ha powierzchni (grunty orne, łąki, pastwiska, moczary, lasy, place, ulice, siedliska – place pod zabudowę). W tym czasie wyodrębniano Śródmieście oraz przedmieścia: Podzwierzyniec, Zmuliska, Chałupki, Podklasztor i Maliniska²².

Zwarta zabudowa miasta rozłożyła się na niewielkim obszarze nieco górującym nad błotami i rozlewiskami od wschodu i południowego wschodu oraz głębokimi wąwozami (jarami) otaczającymi teren od południa i północy. Jedyne od strony zachodniej, od wsi Giedlarowa, na niewielkim zresztą odcinku, przeprowadzono znaczne prace ziemne dla umocnienia obronności miasta. Teren zajęty przez zwartą zabudowę wzmocniono wałami ziemnymi z parkanami na nich. W zabudowie miejskiej z rynkiem i ratuszem na nim znalazły się też najważniejsze obiekty sakralne (fara łańciska, cerkiew, synagoga), a za wałami od strony południowo-zachodniej zlokalizowano kirkut (cmentarz żydowski). Bezpośrednio za wąwozem od strony północnej wzniesiono obwarowaną siedzibę starosty niegrodowego (zamek leżajski). Z rynku miejskiego wybiegały 3 główne ulice wychodzące przez bramy miejskie w kierunku na południowy wschód (brama Jarosławska), na północ obok zamku

²⁰ R. Szczygieł, *Skarbowość miejska*, w: *Dzieje Sandomierza*, t. II, cz. 1, s. 76.

²¹ CAHU we Lwowie, fond 19, opis 5, t. 286 – Leżajsk, bns.

²² A. Zielecki, *Leżajsk w okresie zaborów*, w: *Dzieje Leżajska*, s. 269.

starościńskiego (brama Sandomierska) i na Giedlarową i Łańcut (brama Krakowska, zwana też Giedlarowską). W bliskiej odległości od wałów miejskich przy traktach idących z bram miejskich rozbudowały się na przełomie XVI i XVII w. przedmieścia Jarosławskie i Sandomierskie, nieco później w znacznym oddaleniu Podolszyny, Podzwierzyniec, Podklasztor, a w okresie nieco późniejszym Maliniska i Chałupki.

Drewniany zamek leżajski wznosił jeszcze przed 1532 r. ówczesny starosta Krzysztof Szydłowiecki, kanclerz koronny, on też poczynił szereg starań i przeznaczył własne środki finansowe na umocnienie miasta²³.

Już pod koniec XVI w. całkowicie otoczono miasto wałami, na których zbudowano dębowe parkany z daszkami. Trzy bramy miejskie zbudowane były z cegły na kształt drewnianych dzwonnicy kościelnych, z pomieszczeniem nad wjazdem. Brama Sandomierska leżąca obok zamku starościńskiego nad głębokim wąwozem od strony miasta wzmocniona była mostem zwodzonym. Ten właśnie most oraz wiele innych mostów usytuowanych na terenie miejskim zaważyło z pewnością o przywileju królewskim na pobieranie „mostowego” z 1525 r., o czym już wcześniej nadmienilem. Najsilniejsza brama położona była od strony zachodniej, od Giedlarowej, gdzie warunki terenowe były najmniej korzystne do obrony²⁴.

Zabudowa miasta jeszcze do połowy XVII w. w zdecydowanej większości była drewniana. Z trwałych budowli murowanych był jedynie w tej zwartej zabudowie kościół farny wzniesiony ok. 1616 r. oraz budynki plebańskie (konsekracja kościoła w 1619 r.)²⁵. Główne trzy ulice wychodzące z rynku krzyżowały się w zabudowie z licznymi uliczkami prowadzącymi na „zatyłki” i ku wewnętrznej ulicy obwodowej pod wałami i parkanami. Nieregularny prostokątny rynek otoczony domami z podcieniami, podobnie jak ulice z niego wychodzące, nie miał twardej nawierzchni. Brak było w okolicy, nawet odległej od miasta, pokładów kamienia, dlatego błotnistą nawierzchnię likwidowano nakładając na nią warstwę gałęzi, niekiedy żerdzi, przysypując to piaskiem zmieszany z gliną dla lepszego wiązania. Nie na długo jednak zapewniało to korzystne warunki komunikacyjne. Domy przy ulicach, nawet w rynku, stawiane były w różnych odstępach od ulic i placów, przez co kształty ciągów komunikacyjnych i placów przybierały nieregularny charakter, z licznymi zakrętami i różnej szerokości.

Zabudowa drewniana narażona była na częste pożary, zwłaszcza w czasie wojen i obcych najazdów, a odbudowa po nich, przebiegająca zwykle chaotycznie, prowadziła do zmian wcześniejszych założeń urbanistycznych. Te liczne pożary w mieście, niekiedy parokrotne w życiu jednego pokolenia, wywierać zaczęły jednak z biegiem czasu, a wyraźnic w okresie galicyjskim, korzystny wpływ na zabudowę

²³ J. Półćwiartek, *Dworskie budownictwo obronne i rezydencjonalne w Leżajsku i Tarnawcu okresu XIV–XX wieku*, „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Rzeszowie”, z. 3/44, 1980, s. 18–27.

²⁴ M. Podgórski, *Ławica leżajska – obrazek z życia małomiasteczkowego z pierwszej połowy XVII wieku*, Jasło 1879, s. 6–7.

²⁵ H. Słotwińska, *Ewangelizacyjna działalność Parafii pod wezwaniem Świętej Trójcy w Leżajsku (1400–2000)*, Leżajsk 2000, s. 49.

i regulację miasta. Dopiero jednak po ogromnym pożarze miasta 1906 r. podjęły władze miasta energiczne działania dla regulacji urbanistycznych. Odtąd główne ulice miały mieć szerokość 10 metrów, zaś boczne uliczki na 8 metrów²⁶.

Ulice i drogi miejskie, przedmieścia

Pełniejszy wgląd w osiadłości miejskie oraz place i ulice daje obszerny inwentarz starostwa leżajskiego z 1759 r.²⁷ Ukazuje on miasto z zabudową w rynku, przy ulicach i na przedmieściach. Parcel wokół rynku wymienia 38, na których „domów wjezdnych”, czyli karczem zajezdnych, było 13, zaś placów pustych 4. Ważniejsze osoby tam zamieszkałe to: Jan Jarzeński (ślusarz), Michał Woszczyłowicz (krawiec), Jan Waca (garniarz), Ignacy Kufłowski (wójt leżajski), Wojciech Brankiewicz (krawiec), ksiądz Hrehory Demuszewski (paroch leżajski), Zondel Jakubowicz (cyrulik, Żyd), Marcin Kuźniarski („arzędę w Dębnie trzymający”), Franciszek Tupajski (burmistrz), Chaim Naftulewicz („arzędę miejską leżajską trzymający, z browarem w tyle”).

Na rynku, o znacznie większej powierzchni aniżeli obecnie (przesunięta północna pierzeja) stał drewniany „Ratusz w pośrodku Rynku sumptem mieszczan wybudowany z izbą sądową, izdebką, więzieniem górnym i dolnym, sklepem, stajnią zajezdną i izdebką drugą dla cerulika. Wedle niego jatki i pręgierz [...] Wedle tego Ratusza *excepto* pustych kramic znajduje się dziesięć”²⁸.

W relacji owego inwentarza, rynek miejski z rozłożoną przy nim zabudową okrążała „Ulica na Wale”, idąca bezpośrednio przy obwarowaniu od strony miasta, przy której to ulicy wymienia 31 placów, na których domów niewjezdnych 28, łaźnia żydowska i woskobojnia również żydowska. Jeden plac był pusty. Opis osiadłości przy Ulicy na Wale zaczyna się od bramy Jarosławskiej. Była to ulica zamieszkała przez łacinników, Rusinów i Żydów (ci ostatni głównie przy końcu tej ulicy, dochodzącej do „Ulicy Żydowskiej”). W Ulicy na Wale zamieszkiwało 14 rzemieślników. Był też tam szpital żydowski. Rzemieślnikami byli: Jan Żukiewicz (kuśnierz), Jędrzej Pawłowski (piwowar), Bartłomiej Pękała (rzeźnik), Jan Szelewicz (kuśnierz), Jan Kulesza (piwowar), Jan Berestka (grzebiennik), Antoni Szlągiewicz (bednarz), Dawid (rzeźnik), Bartosz Banasik (rzeźnik), Icko Pętela (rzeźnik), Chaim (rzeźnik) i Zysko brat jego, Mortcha Szlamowicz (krawiec) z zięciem, Józef Tryczyński (szewc), Konstanty Komarnicki (kuśnierz)²⁹.

Ulica Żydowska, przy której placów (parcel) 23, stanowiła zgrupowanie domów przy wale miejskim od bramy Krakowskiej. Tam też usytuowana była „Buźnica Żydowska, przy której dom dla Rabina Izaaka Berkowicza”. Wszystkie place były za-

²⁶ A. Zielecki, *Leżajsk w okresie zaborów*, s. 275.

²⁷ CAHU we Lwowie, Galicyjska Finansowa Prokuratura, fond 159, opis 8, t. 379, wszystkich stron 254.

²⁸ Tamże, s. 4.

²⁹ Tamże, s. 4–5.

budowane i zamieszkane. Zamieszkiwali tam głównie żydowscy rzemieślnicy i arendarze: Abraham Ickowicz (krawiec), Judka Jakubowicz (szklarz), Abraham Konik (krawiec), Moszko Markowicz (arendarz Woli Zarczyckiej), Moszko Izraelowicz („pargaminarz”), Naszym Markowicz (krawiec), Dan (krawiec)³⁰.

„Ulica od bramy Krakowskiej do miasta ciągnąca się” do rynku to kolejna arteria miasta, z dwunastoma placami zabudowanymi (jeden pusty). Z zamieszkałych przy tej ulicy rzemieślników inwentarz wymienia: Jędrzeja Grabowskiego (garncarza), Jędrzeja Jaroszewicza (sukiennika), Piotra Niemczyka (stolarza), Jana Wacowicza (garncarza), Franciszka Krysińskiego (bloniarza)³¹.

Ostatnia ulica miasta w zwartej zabudowie to „Ulica od bramy Krakowskiej” idąca za północną pierzeją rynku do bramy Sandomierskiej, a przy niej placów 28, z których 25 zabudowanych. Mieszkało przy tej ulicy 19 rzemieślników: Michał Serafin (szewc) z synem Bartłojem, Stanisław Bienkowski (szewc), Tomasz Kozdrowicz (bednarz), Michał Mierzwa (piwowar), Szczepan Szelewicz (kuśnierz), Wojciech Ptaś (szewc), Wojciech Raźnikiewicz (szewc), Wawrzeniec Kosior (szewc), Józef Serafin (szewc), Grzegorz Błoński (cechmistrz szewski), Marianna Oświęcimska wdowa (powroźniczka), Antoni Krysiński (garncarz), Stefan Szelewicz (kuśnierz), Wojciech Kubicki (szewc), Jadwiga Lewandowska wdowa (bednarka), Marcin Górski (kuśnierz), Stanisław Korabowski (grzebiennik), Wojciech Romański (cechmistrz bednarski)³².

Jeszcze na mapie katastralnej miasta z 1853 r. wyraźnie widać tę ulicę, odchodzącą ukosem od bramy Krakowskiej aż do wąwozu między farą a zamkiem (za karczmą zajezdną). Wprawdzie mapa katastralna ukazuje na ogół duży porządek w przebiegu głównych ulic i uliczek, ale w rzeczywistości tego nie było, skoro po 1906 r. podjęto tak gruntowne prace nad regulacją urbanistyczną miasta po ogromnym pożarze (ulice, place, kanalizacja deszczowa, zabudowania itp.).

Ukazane wyżej główne ulice miasta w obrębie fortyfikacji poprzecinane były wieloma krętymi uliczkami prowadzącymi na „zatyłki”, na place i placyki. Wiele parcel z zabudową mieszkalną miało cały szereg przybudówek gospodarczych (często inwentarskich), warsztatów rzemieślniczych. Było też miejsce na niewielkie ogrody, choć szczupłość powierzchni obszaru miejskiego obwiedzonego wałem z parkanami uniemożliwiała większą swobodę w tym zakresie. Szczególnie dwie ulice były najbardziej zatłoczone różnorodną zabudową, mianowicie Ulica od bramy Jarosławskiej oraz Ulica Żydowska, mieszczące wiele warsztatów rzemieślników branży spożywczej.

Poza zwartą zabudową w obrębie fortyfikacji rozciągało się bezpośrednio na północ, za bramą Sandomierską, Przedmieście Sandomierskie, zaś od południowego wschodu, zaraz za bramą Jarosławską, Przedmieście Jarosławskie. I jedno, i drugie posiadało wyraźnie wyodrębniające się dwa człony zabudowy. To za bramą Sando-

³⁰ Tamże, s. 6.

³¹ Tamże, s. 5.

³² Tamże, s. 8.

mierską usytuowane było niemal na wprost zamku starościńskiego, przy ulicy kierującej się na zachód. W tej części zlokalizowanych było 14 placów (wszystkie zabudowane). Tam też znajdował się wśród domostw mieszkalnych „Folwark Pasternakowski nazwany, gdzie Winiarnia Dworska”. Zamieszkali tam mieszczenie zajmowali się głównie rolnictwem, ale było też wśród nich kilku rzemieślników: Mateusz Staszewski (grzebiennik), Maciej Sowicki (sukiennik), Wojciech Gładysz (tkacz). Druga część zabudowy tego przedmieścia ciągnęła się natomiast w kierunku klasztoru bernardynów, a więc na północ. Tam placów miejskich było 9 zabudowanych i jeszcze obok 6 domów. W tej części ulicy Przedmieścia Sandomierskiego zlokalizowany był folwark dworski oraz „Dworek Pański Sietrzewitowski nazwany [...] i Dworek Pański drugi Zwoleński Panu Okoniewskiemu *vigore scriptu* Jaśnie Wielmożnego Dobroczyńcy nadany”. Tam też znajdował się „Jakubówka Folwarczek, gdzie Pan Zaręba mieszka i tam dworek postawił, przy którym sad, sadzawka, łączka i kawał gruntu. Na tym ma Skarb JW. JMCi Dobrodzieja złotych tysięcy i długu do Kościoła Fary Leżajskiej złp 333, groszy 10”³³. Zabudowa Przedmieścia Sandomierskiego miała charakter luźny, a dworki i folwarki tam zlokalizowane nadawały jej charakter niemal wiejski.

Od tej rozczłonkowanej i luźnej zabudowy Przedmieścia Sandomierskiego odcinało się dość zwarte w zabudowie Przedmieście Jarosławskie po drugiej stronie miasta, z 38 placami miejskimi, na których było domów 27, a poza placami, w pewnej odległości było domów 11. W tej części Przedmieścia Jarosławskiego zamieszkiwało 14 rzemieślników i wysłużony żołnierz pański. Byli nimi: Wojciech Sowicki (sukiennik), Wojciech Foksik (szewc), Michał Gdula (kowal), Bazyli Szelewicz burmistrz leżajski (kuśnierz), Stefan Fedorkiewicz „soltys” – zapewne wybraniec (kuśnierz), Wojciech Ramocki (krawiec), Walenty Ordyka (cechmistrz sukiennicki), Szymon Pałczyński (kuśnierz), Stanisław Chamocki (tkacz), Jan Dębicki (kuśnierz), Jan Horoszko (cechmistrz tkacki), Marcin Wesółowski (żołnierz), Jacenty Fiedkiewicz (krawiec), Barbara Rolińska (kowalka). Druga część Przedmieścia Jarosławskiego, rozczłonkowana w zabudowie, obejmowała 30 placów, na których było domów 25 (5 placów pustych). W tej części przedmieścia rzemieślnikami i „funkcyjnymi” byli: Marianna Władczykowa wdowa (piekarka), Kazimierz Koszor (szewc), Marcin Żurawski (tkacz), Laurenty Wanczycki (kuśnierz), Walenty Chorowski (sukiennik), Łukasz Gdula (tkacz), Franciszek Tupajski (burmistrz leżajski), Maciej Ptaś (sukiennik), Walenty Decyk (tkacz). W wykazie rzemieślników i „funkcyjnych” zamieszkałych na tymże przedmieściu ujętych zostało dwóch burmistrzów – Bazyli Szelewicz i Franciszek Tupajski, z których jeden był zapewne byłym burmistrzem³⁴.

Tenże sam inwentarz wymienia jeszcze cztery odległe od miasta przedmieścia, jedno pod klasztorem bernardynskim (Podklasztor) oraz trzy zlokalizowane na wschód od miasta nad Sanem. Te nadszańskie przedmieścia, o charakterze niemal

³³ Tamże, s. 7.

³⁴ Tamże, s. 7–8.

w pełni rolniczym, to Podolszyny („Przedmieście Leżajskie osiadłość za Olszyną Miejską na Błoniu”) z 39 placami, na których domów 40. Kolejne to Podzwierzyniec („Osiadłość pod Zwierzyniec”) z siedmioma placami, na których domów 8 i 2 spalone. I następne przedmieście pod Starym Miastem nad Przewozem („Osiadłość na Błoniu Miejskim pod Starym Miastem nad Przewozem do miasta należąca”) z 16 placami, na których domów 17. W trzech nadszańskich przedmieściach mieszkało niewielu rzemieślników, na Poldolszynach: Tomasz (kował), Michał Walawender (tkacz), Maciej Federkiewicz (sołtys – wybraniec), na Podzwierzyncu: Jędrzej (kował), Józef (kował), a pod Starym Miastem Łukasz Gdulik (przewoźnik) Jan Wasyliszyn (stróż lądowy)³⁵.

Słów kilka należy się Przedmieściu Podklasztor, położonemu na ziemi klasztornej (jurydyka klasztorna). Jego geneza wiąże się ze sprowadzeniem tu bernardynów w 1608 r. z Przeworska i uposażeniem tychże w ziemie orne i obszar puszczy w r. 1608 i r. 1611 przez starostę leżajskiego Łukasza Opalińskiego i króla Zygmunta III Wazę. Budowa okazałego kościoła w latach 1618–1628, potem klasztoru, ściągnęła w sąsiedztwo klasztoru wielu osadników. To odległe przedmieście (ok. 2 km od miasta), zasiedlone głównie rzemieślnikami, zwało się początkowo „Na Piasku”, położone było nad potokiem Młynówka i przylegało bezpośrednio do klasztoru. W 1713 r. było tam 31 gospodarstw i 2 młyny³⁶, zaś inwentarz starostwa leżajskiego z 1759 r. w części miejskiej, na południe od Młynówki, tego przedmieścia „na ćwiartkach pod Klasztorem do miasta należąca” wymienia jeszcze 16 placów z zabudową³⁷. Tak więc Przedmieście Podklasztor mające atrakcyjne położenie na ważnym szlaku sandomierskim, w miejscu licznych i ludnych odpustów (9 w ciągu roku), rozwijało się szybko. W tej części miejskiej (poza jurydyką) zamieszkiwali w 1759 r.: Jan Puchalski (sołtys – wybraniec), Józef Marszycki (żołnierz), Franciszek Kniaziewicz (tkacz), Antoni Korabiowski (kował), Marcin Żurowski (tkacz). Tam też położony był „Obszar Jakubczyszyn pod Klasztorem oo. Bernardynów do miasta należąca, na nim mają domki Szymon i Marcin Borowiacy, którzy z powinnością do miasta należą” – to młynarze. Także karczma zajezdna miejska do miasta należąca. Na tym obszarze położony też był „Dworek Fryzowski” z folwarkiem starosty leżajskiego. Podklasztor składał się więc z dwóch części: na północ od młynówki była część klasztorna (jurydyka bernardynów), na południe od Młynówki część przynależna do miasta.

Inwentarz starostwa leżajskiego z 1759 r. nie wymienia jeszcze dwóch innych przedmieść Leżajska – Chałupek oraz Malinisk – które pojawiły się nieco później, co związane było z trzebieżą puszczy oraz lasu oddzielającego miasto od klasztoru. W odniesieniu do Malinisk można stwierdzić, że inwentarz starostwa z 1761 r. wy-

³⁵ Tamże, s. 10–11.

³⁶ *Rewizja generalna ziemi przemyskiej części zasańskiej (lewobrzeżnej) z 1713 roku*, w: J. Półćwiartek, *Materiały źródłowe do dziejów Rzeszowskiego w archiwach i bibliotekach Lwowa od XIV do połowy XIX wieku*, Prace Humanistyczne RTPN, nr 7, Rzeszów 1975, s. 62.

³⁷ CAHU we Lwowie, fond 159, opis 8, t. 379, s. 11–12.

mienia tylko „Łazy za jeziora w Maliniskach”, a więc ziemię orną pochodzącą z niedawnych karczunków, z których czynsze płacone były do kasy miejskiej. Nie było tam jeszcze zabudowy³⁸. Dokument natomiast o obciążeniach drogowych (szarwarkach) z 1861 r. określa liczbę podwód z Malinisk (razem z Podklaszturem częścią miejską) w wysokości 9, z Podolszyn 18³⁹.

W obszarze przestrzennym miasta w 1795 r. było 435 budynków, w tym 152 domy mieszczkańskie, 248 chałup mieszczkańskich, zamek, dworski dom zajezdny (duża karczma), 3 dworskie szynki, 3 dworki pańskie, 6 mieszczkańskich domów zajezdnych, 17 karczem mieszczkańskich, browar miejski, obiekty sakralne (oo. bernardynów, fary leżajskiej, cerkwi, synagogi)⁴⁰.

Ulice miejskie, które poza terenem zabudowanym były zwykłymi drogami, nie miały w XVIII w. swych nazw. W inwentarzu starostwa z 1759 r. określane były jedynie opisowo w związku z ich usytuowaniem. I długo tak jeszcze w przyszłości pozostawało, dopiero pod koniec XIX w., jak twierdzi Alojzy Zielecki, nastąpił pod tym względem przełom. Rada Miejska uchwałą z 1897 r. podjęła decyzję o nadaniu nazw wielu ulicom dotąd nie nazwanym, a generalnie uporządkowała sprawę nazewnictwa. Trakt wychodzący z rynku w kierunku Łañcuta otrzymał nazwę ul. Krakowskiej, w stronę Brzozy Królewskiej ul. Ogrodowej. Wewnątrz zwartej zabudowy nadano nazwy ulicom: Wałowa, Garncarska, Studzienna, Krótka, Podgórna, Podgórze, Bożnic, Garbarska, Wąska i in. Nadano też szereg nazw ciągom drogowym poza zwartą zabudowę śródmieścia. Dalsze uzupełnienia w nazewnictwie miały miejsce w 1906 r.⁴¹

Główne ulice w mieście i ciągi drogowe wychodzące z nich pokrywały się z ważnymi traktami o znaczeniu ponadregionalnym. Głównym traktem był ciąg uliczny od Przedmieścia Jarosławskiego przez miasto i bramę Sandomierską na północ przez Podklasztor i dalej w puszcę na Sandomierz. W obrębie przestrzeni miejskiej miał on długość ok. 3,5 kilometra. Przechodził przez kilka strumieni i zabagnień oraz przez most zwodzony przy bramie Sandomierskiej, i również przez most zwodzony przy bramie Jarosławskiej. Od tejże trasy sandomierskiej odbijał w obrębie przestrzeni miejskiej równie ważny szlak w kierunku Starego Miasta do przewozu na Sanie, utrzymywanego przez miasto („Przewóz pod Starym Miastem na Sanie do miasta Leżajskiego należy, do czego mają swój prom i przewoźników [...] na Błoniu osiedli. Ten [...] aręduje do miasta Łukasz Gdulik i Chaim Aronowicz za złp 5000”⁴²). Trakt ten kierował się na Lublin, a z dalszym odgałżeniem na Lwów. Traktem sandomierskim już od czasów średniowiecza przejeżdżali kupcy, przechodziło wojsko, pędzono też nim woły z Bessarabii i Mołdawii w kierunku na Śląsk, ale i na

³⁸ Archiwum Archidiecezjalne w Przemyślu, rps 0.35 – Inwentarz dóbr starostwa leżajskiego z 1761 roku, s. 3.

³⁹ AGAD, Archiwum Potockich z Łañcuta, rps 972, s. 187.

⁴⁰ A. Zielecki, *Leżajsk w okresie zaborów*, s. 244–245.

⁴¹ Tamże, s. 275.

⁴² CAHU we Lwowie, fond 159, opis 8, t. 379, s. 12.

Sandomierz. Pędzone woły omijały z pewnością zwartą zabudowę miasta, a przechodziły terenem nadszańskim (tam obszerne Blonie miejskie) i wchodziły na trakt sandomierski dopiero w Przedmieściu Podklasztor. Potwierdza to opis cudów leżajskich w „miejsu świętym” (miejsu ukazania się NMPanny, na którym potem wybudowano klasztor bernardynów) z końca XVI w., w której to relacji znajduje się informacja o pędzonych wokół tego miejsca przez czabanów wielkich stadach wołów w nadziei, że bydło uzyska osłonę przed zarazą, a czabani możliwość szczęśliwego zakończenia długiej i trudnej wędrówki, „bo nawet z Wołynia pędzili tu chudobę swoją, by ją obegnać dookoła słupka z męką Pańską, poczem już uzdrowione wiedli z weselem”⁴³. Pędzenie wołów potwierdzone jest w dokumentach z 1759 r. i jeszcze nawet z 1773 r. („woły kupieckie przepędzają do gościńca idącego z Ukrainy i Poczucia na Śląsk i Wrocławia”)⁴⁴.

Trakty wychodzące z miasta na Sandomierz i na Lublin miały wielkie znaczenie dla miasta nie tylko w okresie staropolskim, ale też i po rozbiorach Polski. Leżajsk znalazł się nad granicą z Królestwem Polskim, stąd też dotychczasowa sieć drożna nabrała charakteru strategicznego. Utrzymanie traktu z Jarosławia przez Przeworsk i Tryńczę na Leżajsk było troską administracji galicyjskiej. Bliskość Kongresówki i licznych tu komór celnych, z których trzy znajdowały się obok Leżajskiego (Kuryłówka – Kulno, Kopki – Krzeszów, Majdan Sieniawski) i austriackich garnizonów kawaleryjskich dla zabezpieczenia granicy (najbliższe: Leżajsk, Żołynia, Nisko), czyniły ten szlak bardzo ważnym. Zapis w dokumencie z 22 listopada 1881 r. stwierdzający, że na skutek zatonięcia promu na Wisłoku w Tryńczy „komunikacja na najbardziej uczęszczanej drodze publicznej w tamtejszej okolicy między Przeworskiem a Leżajskiem, jak niemniej granicą Królestwa Polskiego jest już od 3 tygodni z wielką szkodą dla handlu, przemysłu i gospodarstwa całej okolicy przerwana” – przekonuje o tym⁴⁵.

Trzeci ważny trakt wychodził z rynku leżajskiego i przez bramę Krakowską kierował się na Giedlarową i Łańcut – Dynów – przez Karpaty lub z Łańcuta na Rzeszów – Kraków.

Niezależnie od tych trzech głównych traktów utrzymać musiało miasto drogi prowadzące do przedmieść nad Sanem, sieć ulic i uliczek mniej ważnych, zabezpieczyć mostami przejazdy przez liczne strumienie i zabagnienia. Szereg z tych obowiązków spoczywało indywidualnie na poszczególnych mieszkańcach, którzy obok własnych domostw mościć musieli błotniste ulice różnymi odpadami powstałymi w uprawianym przez nich rzemiośle. Szczególnie uciążliwe było utrzymanie w należytym stanie technicznym przewozu na Sanic oraz licznych mostów i mostków w obrębie przestrzeni miejskiej.

Niemal każdy większy deszcz czy roztopy wiosenne czyniły z ulic miejskich i rynku błota trudne nie tylko do przejścia, ale i przejechania. Dla odprowadzenia

⁴³ C. Bogdalski, *Pamiętnik kościoła i klasztoru oo. Bernardynów w Leżajsku*, Kraków 1929, s. 34.

⁴⁴ AGAD, Arch. Potockich z Łańcuta, rps 1202 – Opisane dóbr starostwa leżajskiego z 1773 r., k. 16-16.

⁴⁵ Tamże, rps 773 – Akta dotyczące się promów w dobrach Ordynacji Łańcuckiej (1877–1910), s. 265.

nadmiaru wody z opadów z obszaru zwartej zabudowy miasta utrzymywano niewielką odkrytą kanalizację ogólnospławną kierującą wody z rynku i głównych ulic do fos i wąwozów za obwałowanie miejskie, skąd naturalnymi ciekami wpływała w zabagnienia po wschodniej stronie miasta. Dopiero na przełomie XIX i XX w. kanały otwarte obmurowano cegłą. Najstarszy i najdłuższy idący z ul. Krakowskiej poza północną pierzeję rynkową wpadał do wąwozu między zamkiem a farą. Wykonano też dwa dalsze kryte kanały, ale na krótszych odcinkach, o przekroju ok. 70 cm⁴⁶.

Dalszym problemem było uwalnianie miasta z nieczystości, szczególnie po targach i dorocznych jarmarkach (3 jarmarki po 1524 r., 6 jarmarków po 1684 r.) oraz licznych i ludnych odpustach odbywanych w klasztorze bernardyńskim (9 razy w roku), w cerkwi leżajskiej (3 odpusty), ale też i w farze leżajskiej. Odpusty w klasztorze bernardyńskim o ciepłej porze roku ściągały ogromne tłumy pątników (każdorazowo zwykle po 25–30 tys.), ale na niektóre uroczystości przybywały jeszcze większe tłumy, np. 5–8 sierpnia 1853 r. ok. 70 tys. (komunikantów rozdano wówczas ponad 20 tys.). Tłum taki musiał w tym niedużym mieście czynić ogromne wrażenie, a równocześnie stanowić nie lada problem sanitarny, żywieniowy, noclegowy (miasto liczyło w 1805 r. ok. 3090 mieszkańców, w 1863 r. – 4126, w 1872 r. – 4964, w 1913 r. – 5296)⁴⁷.

Zwarta zabudowa śródmieścia w obwarowaniach była szczególnie narażona na błoto uliczne i zanieczyszczenia, zwłaszcza rynek i ulice do niego przyległe. Przebywające na rynku liczne pojazdy konne oraz inwentarz żywy przyprawdazany na sprzedaż w dni targowe (czwartki) i na jarmarki pozostawiały po sobie grubą warstwę zwierzęcych odchodów, słomy, siana. Zlokalizowane też w tej zabudowie licznie rzemiosła bardzo uciążliwe w utrzymaniu czystości (piwowarzy, rzeźnicy, grzebiennicy) przyczyniały się do złego stanu sanitarnego. Wielkim problemem było usuwanie fekalii. Oczyszczanie rynku, ulic i placów w mieście po targach i jarmarkach oraz odpustach polegało jedynie na zbieraniu śmieci i wywozie nieczystości.

Materiał y drzewne w wyposażeniu traktów komunikacyjnych

Korzystając z uprawnień leśnych nadanych miastu przez monarchów, utwardzono drogi materiałem drzewnym. Kiedy w okresie porozbiorowym w wyniku zmian ustrojowych i własnościowych królewski Leżajsk z całym starostwem niegrodowym znalazł się w dobrach prywatnych (w 1819 r. wykupił je hr. Wojciech Mier, a od 1830 r. był Leżajsk w składzie ordynacji łańcuckiej Potockich), w dalszym ciągu – mimo sprzeciwu zwierzchności magnackiej – stosowało miasto dawny sposób prze-

⁴⁶ J. Czekierda, *Rozwój gospodarki komunalnej w Leżajsku*, „Almanach Leżajski”, z. 1, 1982, s. 17.

⁴⁷ J. Półewiartek, *Kult maryjny w miastach galicyjskich. Wpływ odpustów na rozwój i aktywizację gospodarczą miasta na przykładzie Leżajska*, w: *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*, pod red. Z. Beiersdorfa i A. Laskowskiego, Jasło 2001, s. 417–419.

ciwdziałania stałemu zabłoceniu ulic, placów i dróg. Budowano nawet drewniane trotuary – chodniki w mieście. Oburzona tym stanem rzeczy zwierzchność ordynacka, jeszcze w 1846 r. stwierdzała:

Drewniane trotuary pochodzą z rozrzutności dawnych czasów, którym już praktycznie przepisy tamę kładą i pewnie mało takich miast w tym czasie doszukać można, gdzie by drewniane trotuary się znajdowały [...]. Trotuary w roku 1846 zbytково rozprze-strzenione, podwójnymi poręczami zaopatrzone [...]. Miasto jak wyżej nadmieniono, [...] coraz większe rozprze-strzenienie i zbytkowe urządzenia z dostarczanych mu materia-łów czyniło⁴⁸.

Zatargi o należne miastu materiały drzewne trwały już od początku ery austriackiej. Zjeżdżały do miasta różne komisje, a rezultaty tych sporów nie zawsze były korzystne dla Leżajska, jak np. Dekret Nadworny z 1806 r., odmawiający miastu materiałów drzewnych. Na szczególną uwagę zasługuje postanowienie Sądu Szlacheckiego w Tarnowie z 18 maja 1848 r. potwierdzające korzystne dla miasta orzeczenie Apelacyjnego Trybunału z 15 października 1823 r., iż: „uznaje miasto Leżajsk jako gmina w posiadaniu prawa wymagania drzewa na naprawę mostów, dróg i trotuarów, tudzież promu na Sanie utrzymuje”. Sąd jednak orzekł, że nie może być starych zapasów materiałów drzewnych składowanych w mieście, „a tymczasem czynić żądania wydania nowych kłoców”⁴⁹.

Drewniane trotuary w mieście ułożone były w 1848 r. na długości ponad 1 km (1130 m bieżących), „z dwóch balów złożonych”, czyli przeciętych wzdłuż kłoców o grubości ok. 15 cali, na okrągłych stopniach (podkładach) i legarach, z poręczami podwójnymi na słupkach. Wedle ustaleń ordynacji lańcuckiej systematycznie remontowane przez miasto owe trotuary miały corocznie zużywać $\frac{1}{6}$ surowca przypadającego na wystawienie zupełnie nowych⁵⁰. Długość drewnianych trotuarów w mieście zwykle ograniczała zwierzchność ziemską, miasto jednak budowało je w niezbędnych rozmiarach i to w miejscach najbardziej tego wymagających.

Wedle wykazu ordynacji sporządzonego wnet po 1863 r. (brak dokładnej daty) owe drewniane trotuary występowały w mieście aż na 23 odcinkach, osiągając w sumie 1372 m długości. Dodatkowo jeszcze w dwóch miejscach były jedynie poręcze bez chodników (trotuarów). Najdłuższy chodnik od zamku do rynku (98 sążni długi, 3 sążnie szeroki), następnie w ul. Siedlańskiej (86 dł., 3 szer.), w ul. Giedlarowskiej ku cmentarzowi (95 dł., 3 szer.), w ul. Żydowskiej do szkoły (90 dł., 2 szer.), od urzędu powiatu aż do studni pod cerkwią (88 dł., 3 szer.), pod klasztorem (42 dł., 3 szer.), od rogu ogrodu zamkowego do zamku (40 dł., 3 szer.), od probostwa fary do cerkwi (22 dł., 2 szer.), koło jatek (12 dł., 2 szer.), drugi koło jatek (8 dł., 1 szer.), od szkoły ku farze (15 dł., 2 szer.). Ale były też chodniki krótsze, np.

⁴⁸ AGAD, Arch. Potockich z Łańcuta, rps 336 – Akta dotyczące pretensji mieszczan leżajskich do prawa wrębu w lasy dóbr leżajskich (1801–1869), s. 51–53.

⁴⁹ Tamże, s. 49.

⁵⁰ Tamże, s. 60, sążień wiedeński = 1.896 metra dł., cal = 0.0248 metra dł.

koło Köstenbauma na ul. Giedlarowskiej (6,5 dł., 3 szer.) lub za mostem na ul. Ruskiej (12 dł., 2 szer.). Poręcze natomiast prowadziły od browaru koło placu miejskiego (42 sążnie dł.) oraz od domu Szlojmy ku „komisarii” (27 dł.)⁵¹.

Odrębny problem stanowiło utwardzanie błotnistych placów i ulic miejskich oraz dróg wychodzących z miasta na przedmieścia. I w tym przypadku materiały archiwalne z XIX w. służyć mogą do poznania podobnych zabiegów w wiekach wcześniejszych. Ulice i drogi niemal corocznie od późnej wiosny przez lato remontowane były z użyciem gałęzi leśnych i faszyny nadsańskiej, piachu i gliny, ale też i żerdzi przecinanych na poprzeczne dyle. W zależności od potrzeb zużywano rocznie do 120 fur gałęzi i faszyny, zwożonych do miasta przez chłopów z okolicznych wsi (w ramach powinności pańszczyźnianych, a potem stosownie do ustawy drogowej z 1866 r.) i mieszczan – rolników leżajskich. Do przysypywania faszyny w ulicach używano piasku i gliny po połowie wymieszanych, a dla wiązania z sobą drobnej faszyny (łoziny) używano jeszcze palików. Tak więc utrzymanie ulic i dróg miejskich było przedsięwzięciem dużej miary dla miasta. Zwykle naprawiano miejsca najbardziej zagrożone, np. w 1881 r. „magistrat potrzebuje do reperacji drogi przy trotuarach pomiędzy Pałacem i Szkołą i w innych miejscach tarasu ze 30 fur”⁵².

Potrzeby związane z remontem dróg i umacnianiem brzegów rzek na okolicznym terenie były tak duże, że dwory narzucały chłopom w ramach obowiązku pańszczyźnianego przygotowywania faszyny leśnej i faszyny łozinowej, mocowanej w wiązki o odpowiedniej długości, liczonej potem w kopach i sztukach. O masowości tej produkcji świadczyć mogą dwa przykłady z 1829 r., kiedy dwaj kupcy z Rzeszowa (Ehlbaum i Reich) nabyli na terenie dóbr leżajskich ordynacji łańcuckiej aż 447 kop faszyny leśnej i łozinowej, a podobnie dużych transakcji w wymienionym roku było jeszcze więcej⁵³.

Naprawiano drogi nie tylko w zwartej zabudowie miasta, ale i dojazdy do przedmieść. W 1861 r. np. „Do naprawiania dróg ku Gielarowej, Wieżawicom i Podklasztoru potrzeba jest 100 faszyn czyli gałęzi”⁵⁴.

W ciągach ulic i dróg miejskich znajdowały się przeszkody wodne, na których musiały być budowane mosty dla przejazdu lub jedynie kładki dla pieszych. Dokument z pierwszych lat po 1863 r. (brak dokładnej daty) wymienia w obszarze przestrzennym miasta aż 22 takie przeszkody wodne, na których zbudowanych zostało 20 mostów, o różnej długości i szerokości oraz 2 kładki⁵⁵. Największy z tych mostów o długości 8 sążni i 5 sążni szerokości mieścił się koło Cypriana Kiszakiewicza, był to most bez poręczy, prawdopodobnie na fosie miejskiej pod zamkiem, na co wskazuje wysokość od 1 do 5 sążni pali mostowych, a więc przebiegał nad zwężającym się ku dołowi głębokim wąwozem (5 sążni to aż 9,48 metrów głębokości!).

⁵¹ Tamże, rps 972, s. 219–228.

⁵² Tamże, s. 21.

⁵³ Tamże, rps 566 – Akta dotyczące wikliny, faszyny, s. 5–28.

⁵⁴ Tamże rps 972, s. 187.

⁵⁵ Tamże, s. 213–218.

Podobnie duży most był „koło Dawida Goldberga” (dł. 8 sążni, szer. 5 sążni) prawdopodobnie tuż za bramą Jarosławską.

Na odcinku od klasztoru do miasta były aż 4 mosty i 2 kładki dla pieszych. Pierwszy z nich był „pod Klasztorem koło Młyna” o długości 5 sążni i szerokości 5 sążni, następny „pod Klasztorem na rzece w polu koło Kuszaja”, o długości 5 sążni i szerokości 2 sążni. Trzeci w kolejności to most „koło Św. Jana” o długości 5 sążni i szerokości 2 sążni. Była też kładka „koło Św. Jana” o 2 sążniach długości i 3 szerokości, bez poręczy. Kolejna kładka „na rowie koło Puka” 2 sążnie długa i 3 sążnie szeroka, bez poręczy. I ostatni most na tym odcinku „koło Sokolowicza” długi na 5 sążni i 2 szerokości, „bez poręczy i ścian”.

Pozostałe mosty w mieście i na przedmieściach: most na ul. Krzywej „za Eustachiewiczem” (3 sążnie dł., 1,5 szer.), „na palach ze ściankami i poręczami”, most na ul. Giedlarowskiej na kanale (4 sążnie dł., 6 szer.), na ul. Żydowskiej „na drodze ku Bożnicy” (1 sążeń dł., 3 szer.), most do Siedlanki przez rzekę od „Św. Jana na palach” (1 sążeń dł., 3 szer.), most pod cerkwią „koło Zawilskiego przez rów” (3 sążnie dł., 4 szer.), „koło studni na drodze do Jarosławia, na palach, na kanale” (3 sążnie dł., 4 szer.), „koło burmistrza, na palach, ze ścianami i poręczami” (5 sążnie dł., 4 szer.), „na ul. Bocznej ku Wierzawicom” (4 sążnie dł., 2 szer.), „na drodze do Wierzawic ku Zmuliskom, na palach, ze ścianami i poręczami” (3 sążnie dł., 2 szer.), most na Błoniu na Przedmieściu Podzwierzyniec, na palach, ze ścianami (3 sążnie dł., 2 szer.), most „za stawem do ujeżdżalni wojskowej” (3 sążnie dł., 2 szer.), na Przedmieściu Podolszyny, na palach (3 sążnie dł., 2 szer.), oraz „koło Stawu Plebańskiego na drodze ku Olszynkom” (2 sążnie dł., 3 szer.).

Żywotność mostów leżających (techniczna ich sprawność) obliczana była przeważnie na 5–6 lat, ale w razie potrzeby należało je remontować corocznie. Drewno dostarczała ordynacja na skład w mieście. Dalsze prace i koszty finansowe leżały w gestii miasta.

W miejskim ciągu drogowym znajdował się też przewóz na Sanie pod Starym Miastem, z promem i towarzyszącymi łodziami (krypami) i czólnami. Obok przewozu znajdował się starościński port rzeczny („pal”) z warsztatami szkutniczymi, spichlerzami oraz innymi obiektami gospodarczymi. Jeszcze w XVIII w. (1759 r.) w starościńskim porcie rzeczonym, głównym obiektem był wielki dwukondygnacyjny, drewniany „Sziklerz Łądowy” pod dachem gontowym, z gankiem i pomieszczeniem mieszkalnym, z komorami i komórkami w części parterowej (z 24 oknami okratowanymi), pomieszczeniami na strychu, do których prowadziły schody drewniane z sieni. Przy tym obiekcie dworskim położona też była wówczas cegielnia „z chałupą starą dla strycharza”. Stałą stróżę nad portem sprawował Iwan Wasyliszyn „strycharz łądowy”. Dla obsługi natomiast przewozu promowego pobudowanych było kilka domów na Błoniu miejskim⁵⁶.

Przy starościńskim porcie rzeczonym znajdowały się spichlerze i warsztaty panów na Łańcucie (od 1558 r.) oraz panów na Rzeszowie (od 1609 r.), podobnie też

⁵⁶ CAHU we Lwowie, fond 159, opis 8, t. 379, s. 12, 35–37.

bernardynów leżajskich w XVII w. oraz mieszczan leżajskich. Przejściowo używali owego portu właściciele szlacheccy z okolicy. Istniał też drugi prom na Sanie pod wsią Rzuchów, nadany farze leżajskiej przez monarchów, o nim jednak nie będzie mowy w niniejszym opracowaniu, utrzymanie bowiem tej przeprawy nie leżało w gestii miasta. Zlokalizowany był poza obszarem przestrzennym miasta.

Upadek splawu wiślanego pod koniec XVIII w. w wyniku przemian gospodarczych i rozbiorów państwa polskiego wpłynął na powolne zamieranie portu pod Starym Miastem. Natomiast nie straciła swojego znaczenia przeprawa promowa, która po rozbiorach stała się bardziej uczęszczana (komora celna Kuryłówka – Kulno). Na przeprawie użytkowany był duży prom do przewozu zaprzęgów, drugi o tych samych rozmiarach czekał zawsze w pogotowiu na wypadek awarii pierwszego. Była tam też przynajmniej jedna krypa (półpromek) do przewozu ludzi oraz kilka łodzi (czółen). Ten szeroki zestaw środków pływających służyć też miał niesieniu pomocy podczas niemal corocznych wielkich wylewów Sanu (powodzi).

Informacje z połowy XIX w. dotyczące zabezpieczenia przewozu na Sanie pod Starym Miastem w srodki pływające oraz kalkulacje materiału drzewnego dają pełną podstawę do rekonstrukcji funkcjonowania tej przeprawy również w poprzednich wiekach. Utrzymanie promu wymagało ogromnych nakładów materiałowych. Nawet na wykonanie krypy (półpromka) trzeba było wiele kłoców, np. w 1851 r. „na zrobienie nowej krypy do przewozu miejskiego, drzewa krągłego sosnę na cali 18, długości 6 sążni – szt. 1. Dwa świerki po cali 16, świerków 13 po cali 12”. W calach liczono grubość pnia, a do budowy potrzebne było różnorodne drewno, na sporządzenie odpowiednich elementów promu. A więc wiele drewna twardego (dąb, buk, grab) oraz bardzo wiele drewna szpilkowego (głównie świerk i jodła, ale też i wiele sosen). Nie dysponuję pełną kalkulacją drewna na nowy prom, niemniej coroczne remonty na przewozie pod Starym Miastem świadczą o wielkim rozchodzie drewna. Oto np. w 1839 r. dostarczono do promu 60 kłoców drewna bukowego i grabowego (6 cali grubego, 3 łokcie długiego), 4 buki i graby (16–20 cali grubości, 5–6 łokci długości), 16 świerków (8–12 cali grubości, 3–4 łokcie długości), 16 świerków (8–14 cali grubości, 3–4 łokcie długości). A do budowy na przełomie 1842/1843 r. nowego promu (choć nie został jeszcze w wymienionym czasie ukończony) zużyto kłoc dębu (10 cali grubego, 4 łokcie długiego), 120 buków i grabów (po 4 cali grubych, 3 łokcie długich), 38 sosen (10–12–20 cali grubych, 4–6 łokci długich)⁵⁷.

Coroczne rozchody materiału drzewnego na przewóz na Sanie, na mosty i kładki w mieście tudzież na trotuary oraz konserwację dróg wykazują ogromne zużycie. Przykładowo w 1841 r. w związku z remontem trotuarów zużyto 18 świerków (po 8–12–16 cali grubych, 4–5 łokci długich), 3 jodły (12 cali grubych, 3 łokci długich), a do promu w tym samym czasie 120 buków i grabów (4 cali grubych, 3 łokcie długich), 27 świerków (8–12 cali grubych, 3–4 łokcie długich). Przykładów podobnych można byłoby przytaczać znacznie więcej. Rozchód drewna okrągłego, jego grubości podawane w calach, wykazują prowadzone trzebierze w lasach ordynackich o

⁵⁷ AGAD, Arch. Potockich z Łańcuta, rps 972, s. 257–261; łokieć galicyjski = 0,5935 metra.

majestatycznym niemal drzewostanie. Ścinka drzew prowadzona była od 1 października do 1 marca. W tym też czasie wyrabiano „fazyne lasową” i nadrzeczną „łozinową”. W tamtej też porze odbierano z lasów materiał drzewny dla Leżajska. Pochodził on z rewiru leśnego Biedaczowa, Brzozy, Sarzyny, Brzyskiej Woli⁵⁸.

Obowiązek bezpłatnego dostarczania miastu materiału drzewnego i fazyny w tak ogromnych ilościach budził sprzeciw zarządu ordynacji łańcuckiej, lecz przy stanowczej postawie Leżajska (przy licznych sporach i procesach sądowych), ordynacja musiała ustępować. Szczególne zasługi po stronie miejskiej w XIX w. położył długoletni burmistrz Jan Kiszakiewicz, bardzo zasłużony dla miasta z innych jeszcze powodów (np. zatargi o serwituty). Władze miasta, utwierdzone w swych prawach, w czasie zatargów groziły zwykle ordynatowi na Łańcucie procesem sądowym. Gdy ordynacja nie wywiązywała się z obowiązków dostarczania materiałów na drogi – stosownie do ustawy drogowej z 18 sierpnia 1866 r. – miasto zagroziło procesem, a zirytowany tym ordynat pisał 8 kwietnia 1868 r. do burmistrza J. Kiszakiewicza: „Groźba procesu wcale mnie nie zastrasza”⁵⁹. Ordynacja dążyła do wykupu uprawnień leśnych, oferując nawet wysoką cenę. Jeszcze w 1848 r. były nalegania ordynacji w tej kwestii – miasto odmówiło, gdyż potem musiałoby kupować kłocę po cenach rynkowych⁶⁰. Nie udało mi się ustalić dalszych losów uprawnień leśnych dla miasta. Ordynacja wykupiła tylko prawa serwitutowe, jak podaje Alojzy Zielecki⁶¹.

* * *

Błotnisty stan głównych dróg w Leżajsku i okolicy utrzymał się niemal do końca XIX w. W 1889 r. przeprowadzono przez Leżajsk na północ w kierunku na Sarzynę i Rudnik drogę bitą. A jeszcze rok wcześniej szydził „Kurier Rzeszowski” z błotnistych ulic miasta:

Nie do uwierzenia, jak się odmienila postać naszego Kołtunowa recte Leżajska. Po mieście i po ulicach poustawiano latarnie, które rzucając w jasne noce księżycowe blade światelko, oświetlają lepiej bezdenne błota i kałuże naszego wolnego grodu. Postęp widoczny [...] czy spróchniałe obecnie już chodniki zostawić czy nowymi zastąpić⁶².

A chodniki drewniane długo jeszcze w Leżajsku funkcjonowały, a na niektórych ulicach przetrwały nawet lata II wojny światowej.

⁵⁸ Tamże, rps 972, s. 257–261; rps 336, s. 92–93.

⁵⁹ Tamże, rps 972, s. 250.

⁶⁰ Tamże, rps 336, s. 59–60.

⁶¹ A. Zielecki, *Leżajsk w okresie zaborów*, s. 268.

⁶² „Kurier Rzeszowski”, nr 30 z 22 VII 1888.