

STEFAN WEYMANN

## ZE STUDIÓW NAD ZAGADNIENIEM DRÓG W WIELKOPOLSCE OD X DO XVIII WIEKU\*

### I. UWAGI WSTĘPNE

Zagadnienie sieci dróg w Wielkopolsce jako problem samoistny lub — co by było rzeczą najbardziej uzasadnioną — łącznie z zagadnieniem osadnictwa, nie było dotychczas w historiografii polskiej rozpatrywane. Wprawdzie mamy z okresu rozdrobnienia feudalnego i państwa stanowego nieliczne zresztą prace<sup>1</sup>, które zajmowały się zagadnieniem połączeń komunikacyjnych tej dzielnicy, lecz były one raczej dopełnieniem i ilustracją innych zagadnień. Stąd — rzecz zrozumiała — nie było ich zadaniem przedstawienie dokładnych i szczegółowych przebiegów dróg, ile raczej dawały schematyczne i linearyczne rozwiązania sieci drożnej.

Poza tym stanowczo w zbyt małym stopniu rozwiązywane było zagadnienie komunikacji metodą retrogresji, jedynie słusznej metody, jeżeli chodzi o ściśle odtworzenie przebiegu dróg poszczególnych na mapie o skali większej, chociażby 1:500 000. Zresztą zagadnienie sieci drożnej w XIII w. — o czym będziemy mówili szerzej w rozdziale jej poświęconym — nie może być metodycznie w sposób pewny rozwiązane, jeśli nie wykorzystamy całego zespołu map z XVIII w.<sup>2</sup> oraz nie odtworzymy hipotetycznej sieci dróg z w. XV czy XVI, z czasów, jak wiadomo, kiedy Wielkopolska przeżywała swój okres największego rozwoju życia gospodarczego w epoce feudalnej. Dla tych czasów cenne są dla Wielkopolski prace Rybarskiego<sup>3</sup> i Koczego<sup>4</sup>, którzy — pierwszy ze stano-

\*) Praca niniejsza powstała jako pierwsza z cyklu prac poświęconych zagadnieniom komunikacyjnym większych regionów Polski historycznej. Pozostaje ona w ścisłym związku z opracowywanym przez autora zagadnieniem sieci dróg w Polsce do połowy XIII w., zleconym mu przez pracownię Atlasu Wczesnodziejowego Badań nad początkami Państwa Polskiego.

<sup>1</sup> Otto Dalchow, *Die Städte des Warthelandes*, Lipsk 1910; Karol Maleczyński, *Najstarsze targi w Polsce i stosunki ich do miast przed kolonizacją na prawie niemieckim*, Lwów 1926; Stefan Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, 1938. Zagadnienia połączeń komunikacyjnych są tu rozpatrywane w łączności z zagadnieniem genezy miast oraz systemu celnego.

<sup>2</sup> Szczegółowy przegląd map Polski przedrozbiorowej daje B. Olszewicz w swych cennych pracach: *Kartografia polska XV i XVI w.*, Warszawa 1936, *Kartografia polska XVIII w.* (*Polski Przegląd Kartograficzny V*, 1932) oraz *Polska kartografia wojskowa*, Warszawa 1921. Dla XVIII w. ważna jest praca Karola Buczka, *Prace kartografów pruskich w Polsce za czasów króla Stanisława Augusta na tle współczesnej kartografii polskiej* (*Pr. Kom. Atlasu Hist. Pol. z III.*, Kraków 1935, s. 115 do 322).

<sup>3</sup> Roman Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu*, t. I i II, Poznań 1928-9. Dla nas szczególnie ważny jest drugi tom, zawierający tablice i materiały statystyczne komor celnych. Porównawczo ważna jest praca tegoż autora,

wiska polityki handlowej oraz zagadnień skarbowych, drugi raczej z punktu widzenia wzajemnych stosunków handlowych Poznania z innymi krajowymi i zagranicznymi ośrodkami handlowymi — rzucili dużo światła na problem komunikacji. Intencją Koczego, który zajął się w pewnym stopniu zagadnieniem sieci komunikacyjnej w Wielkopolsce XV w., była raczej chęć zasygnalizowania istniejących wówczas dróg handlowych, niż szczegółowe przedstawienie ich przebiegów. Dlatego też ograniczył się do dołączenia szkicowej mapki najważniejszych szlaków handlowych Poznania<sup>5</sup>.

Spośród autorów obcych, którzy zajmowali się zagadnieniami osadniczymi i komunikacyjnymi terenów sąsiednich, dotykając przy tym ziem wielkopolskich, przede wszystkim wymienić należy Klödena, Gleya, Niessena, Mundta i Aubina<sup>6</sup>. Z polskich zaś duże znaczenie mają prace: H. Müncha, dająca nam w ramach bogatego materiału planów i map miast wielkopolskich obraz wylotowej, podmiejskiej sieci dróg, Z. Kaczmarczyka i jego uczniów, dotyczące miast wielkopolskich, które na tle osadnictwa dają nam obraz lokalnych węzłów drożnych<sup>7</sup>. Wreszcie wymienić należy jeszcze pracę J. Nowakowej, uzupełniającej zagadnienie dróg Polski XIV-wiecznej terenem całego Śląska, i krótki rys szkicowy dróg pomorskich K. Śląskiego<sup>8</sup>.

Terenem szczegółowego opracowania przebiegu dróg jest Wielkopolska w połęciu krainy geograficznej z następującymi granicami: na wschodzie górna Warta i pasmo jezior kujawskich, na południu linia rzeki Baryczy, na zachodzie bieg rzeki Odry, na północy zaś dolina Warty i Noteci.

Jeżeli chodzi o kwestie metodyczne, to, zgodnie z referatem przedstawionym na konferencji Atlasu Wczesnodziejowego Millenium, rozpatrujemy zagadnienie nie w oderwaniu od innych zjawisk, lecz traktujemy je łącznie z całokształtem procesu osadniczego, zjawisk gospodarczych i politycznych badanego terenu. Słowem, zdajemy sobie sprawę z funkcjonalności sieci dróg w stosunku do zagadnienia krajobrazu kulturalnego.

Skarb i pieniądz za Jana Kazimierza, Michała Korybuta i Jana III, Warszawa 1939, w szczególności rozdział o cłach, s. 284—313.

<sup>4</sup> Leon Koczy, Handel miasta Poznania do połowy w. XVI, Poznań 1930 oraz Związki handlowe Wrocławia z Polską do końca XVI w., Katowice 1936.

<sup>5</sup> W pracy Handel m. Poznania do połowy XVI w. s. 21.

<sup>6</sup> K. F. Klöden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels — Frankfurt a. Oder, 1—7, Berlin 1845—51; Gley, Die Besiedlung der Mittelmark von der slawischen Einwanderung bis 1624, Stuttgart 1926; P. Niessen, Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung, Landsberg a. Warthe (dziś Gorzów) 1904. Hermann Aubin, Die Wirtschaft im Mittelalter — Geschichte Schlesiens t. I, Wrocław 1938, s. 322—387; H. Mundt, Die Heer- und Handelsstrassen der Mark Brandenburg, Berlin 1932.

<sup>7</sup> H. Münch, Geneza rozplanowania miast wielkopolskich XIII i XIV w., Kraków 1946; Z. Kaczmarczyk, Rola dziejowa Kalisza w wiekach średnich, Przegl. Zach. nr 9/10, 1951, tenże Krosno, Pr. Inst. Urban. i Archif. nr 2 (1951) oraz prace jego uczniów dot. genery miast Ziemi Lubuskiej: Sulęcina, Świebodzina, Sulechowa. (Przegl. Zach. nr 11-12 1951, 9-10 1951, 5-6 1950)

<sup>8</sup> J. Nowakowa, Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku. Wrocław, 1951; K. Śląski, Pomorskie szlaki handlowe w XII i XIII w. (Przegl. Zach. I półrocze 1948, s. 285—290).

Ze względów zaś po prostu czysto kontrolnych, wychodzimy od opracowań kartograficznych XIX i XVIII w., które robione współcześnie, mimo że pod względem wykonania technicznego budzą poważne zastrzeżenia, lecz górują niewątpliwie zasobem materiału źródłowego. Niedociągnięcia, jakie zwłaszcza w kartografii XVIII w. często się spotyka, łatwo można sprostować, opierając się na szczegółowym opracowaniu kartograficznym drugiej połowy XIX w. oraz współczesnym.

Podstawowym celem tej pracy jest odtworzenie sieci dróg Wielkopolski na przełomie w. XV i XVI. Chodziło nam bowiem o opracowanie mapy z takiego okresu, z którego dysponujemy obfitszym materiałem dowodowym oraz z którego posiadamy pewne dokumenty, na podstawie których możemy dla pewnego punktu czasowego podać znaczniejszy wachlarz dróg.

Dla XIII w. nie usiłujemy odtworzyć w sposób szczegółowy przebiegu dróg, jak to zrobiliśmy dla XVI w. Tu ograniczamy się zasadniczo do wytypowania z odtworzonych traktów XVI-wiecznych takich, które na podstawie właściwej chronologii osadniczej, bezpośrednich wiadomościach o drogach lub elementach pomocniczych dróg (brody, przewozy, mosty, komory celne itp.) mogły być aktualne dla XIII w. Ilość przekazów źródłowych do XIII w. włącznie jest tak skromna, że gdybyśmy ograniczyli kwerendę źródłową do tegoż wieku — to w najlepszym razie można by było podać jedynie linearycznie rozwiązany schemat dróg, a nie szczegółowy ich przebieg.

Z konieczności również oparliśmy się przy opracowaniu mapy XVI-wiecznej na współczesnym krajobrazie naturalnym, eliminując oczywiście z niego te zmiany, które zostały wprowadzone w sposób wyraźnie sztuczny.

Gdybyśmy zadali sobie pytanie, czy istniała wielka różnica w stopniu rozwoju sieci komunikacyjnej Wielkopolski XVIII w., przedstawionej już szczegółowo na mapach ówczesnych, z odtworzonym obrazem dróg dla wieku XVI, to sądzę, że dla znacznej większości regionów różnicy nie było. O regionach niewątpliwie starego osadnictwa, jak region gnieźnieńsko-poznańsko-łódzki, łekneńsko-źniński, pas między doliną rzeki Warty i Obry a Baryczą, od Przemętu i Wschowy aż do Sieradza, region na zachód od Warty aż do linii Sieraków—Pniewy—Rakoniewice i inne mniejsze, w których główny zarys procesu osadniczego jest już w XV w. zakończony<sup>9</sup> — możemy z dużą dozą pewności powiedzieć, że i sieć dróg zarówno tranzytowych, jak lokalnych jest też w tymże okresie całkowicie wykształcona. Tereny zaś późniejszego osadnictwa w. XVII do XIX, jak pas między Wartą a Notecią, region na południe od Nakła i Bydgoszczy w stronę Łabiszyna i Barcina, tereny na wschód od linii Pszczew-Zbąszyń—Wolsztyn aż do linii Pniewy—Opalenica—Rakoniewice, okręg od

<sup>9</sup> Z map, które stanowią główny materiał porównawczy i kontrolny dla odtworzenia przebiegu dróg w XVI w., wymienić przede wszystkim należy mapy: Lottera, Rizzi - Zannoniego, Folina, Pertheesa, Gilly'ego, Güssfelda, Sotzmanna, Reymana, Streita i Weilanda, Gundta, Engelhardta, Peschella. Szczegółowe opisy tych map patrz przyp. 2. Co do kartografii pruskiej patrz K. Buczek, *Prace kartografów pruskich...* s. 117, przyp. 1.

<sup>10</sup> K. Hładyłowicz, *Zmiany krajobrazu i rozwój osadnictwa w Wielkopolsce od XIV—XIX w.*, Lwów 1932 s. 52—99; por. też literaturę przypisku 13.

Wągrowca i Janowca aż do Radzimia — tu, oczywiście równolegle dopiero z intensywnym rozwojem osadnictwa, szedł w parze rozwój sieci drożnej lokalnej. Drogi zaś tranzytowe, nieliczne zresztą w tych regionach, mogły mieć oczywiście starszą metrykę. Kompleks bowiem leśny nie stanowił w wiekach wcześniejszych istotnej przeszkody w komunikacji. Nie należy wszak zapominać, że Wielkopolska przeszła przez katastrofalną regresję gospodarczą w drugiej połowie XVII i pierwszej ćwierci XVIII w., kiedy wskutek ciągłych najazdów i przechodów wojsk własnych i obcych, w szczególności szwedzkich, brandenburskich i rosyjskich, miasta przede wszystkim otwarte, nie ufortyfikowane, najwięcej narażone były na ciągłe pożary i rabunki. Poprawa sytuacji gospodarczej w połowie w. XVIII nawiązała — rzecz oczywista — do rozwiniętych stosunków osadniczych i produkcyjnych sprzed najazdu szwedzkiego.

Mimo to przy porównywaniu dróg XVIII w. z drogami wcześniejszymi zachować należy pewną ostrożność. Często bowiem się zdarza, że droga w XVIII w., ledwie znaczona i nierzadko okrężna, była w wiekach wcześniejszych tym właśnie głównym traktem. A już zupełnie ryzykowne jest porównywanie połączeń komunikacyjnych XIX w. z wcześniejszymi. Te wytyczone były nie tyle pod kątem widzenia polskiej polityki komunikacyjnej, ile raczej odpowiadały interesom administracyjnym i strategicznym państwa pruskiego.

Pod względem techniki budowy różniły się one oczywiście też znacznie; są to trakty z twardą nawierzchnią. Natomiast drogi z pierwszej połowy XVIII w. i wieków wcześniejszych nie różnią się wiele od tzw dróg polnych. Jedynie tylko miejsca bagniste, przez które prowadziły groble i mosty, wymagały stałej konserwacji. To samo zresztą dotyczy dróg wylotowych na przedmieściach oraz ulic miejskich. Te są z reguły pilnie konserwowane przez władze miejskie, tu powszechne jest użycie nie tyle drewna, ile kamienia.

## II. ZNACZENIE ŚRODOWISKA GEOGRAFICZNEGO (KRAJOBRAZU NATURALNEGO) DLA ROZWOJU SIECI DRÓG

Wielkopolska pod względem geograficznym<sup>11</sup> dzieli się na trzy krainy. Część południowa zamknięta jest od północy biegiem rzeki Warty i Obry, stanowiącej fragment Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, z południu zaś granicę stanowi błotnista dolina rzeki Baryczy. Wschodnia Wielkopolska opiera się z jednej strony o bieg rzeki Warty, z drugiej strony — o pasmo jezior kujawskich i bieg Noteci. Punktem centralnym tej części jest pojezierze kujawsko-gnieźnieńskie oraz równina średzko-wrzesińska. Zachodnia Wielkopolska zamknięta jest od południa biegiem rzeki Obry i Odry, od północy zaś i wschodu biegiem rzeki Noteci i Warty.

Cały ten teren, stanowiący pewną odrębną całość — to kraina typowo nizinna, przecinana dolinami rzecznyymi i rynnymi jeziernymi. Jedynie większe wzniesienia notujemy w południowej Wielkopolsce w formie wzgórz ostrzeszowskich. W rozwoju lądowych połączeń komunikacyjnych największą przeszkodę stanowiły bagniste doliny rzeczne i rynny jeziernie. W procesie

<sup>11</sup> Tenże, s. 23—41, oraz M. Kiełczewska, O podstawy geograficzne Polski, Poznań 1946, s. 111—118.

rozwoju sieci dróg tej dzielnicy te właśnie elementy krajobrazu naturalnego odegrały poważną rolę. Im bardziej oddalamy się od czasów współczesnych, tym bardziej wzrasta znaczenie warunków naturalnych.

W związku z tym wskazać możemy na granicy krainy wielkopolskiej podstawowe przejścia o charakterze mniej lub więcej naturalnym, które stanowią bramy wlotowe dla dróg tranzytowych. Zaczynamy przegląd przejść naturalnych od ściany zachodniej. Wchodzą tu w rachubę trzy najważniejsze przejścia<sup>12</sup>. Pierwsze, krośnieńskie, przez Odrę w kierunku na Łużyce, stanowiło na znacznej przestrzeni biegu Odry najlepsze, fizjograficznie biorąc, przejście. Dolina Odry zwęża się tu wyraźnie. Przejście to już w czasach Mieszka I i Bolesława Chrobrego jest bramą wypadową na Łużyce i Miśnię. Drugie przejście, idąc w dół biegiem Odry, to przejście frankfurckie. I tu znowu notujemy wyraźne zwężenie doliny rzecznej. Frankfurt swe znaczenie handlowe zawdzięczał w dużym stopniu położeniu geograficznemu. Kontrolował bowiem nie tylko drogę wodną, lecz równocześnie drogi lądowe idące ze Śląska przez Głogów i Krosno ku miastom zalewu odrzańskiego, jak również drogi wiodące z Wielkopolski na zachód do środkowych Niemiec. Ostatnie wreszcie przejście zachodnie istniało w okolicy grodu lubuskiego. To przejście nie było przejściem naturalnym. Dolina Odry w tych okolicach jest stosunkowo szeroka. Dlatego też notujemy tu wiadomość o grobli tzw. pogańskiej, co świadczy wyraźnie o starej, przedpaństwowej metryce. Przejście to miało — jak sądzić należy — przede wszystkim znaczenie strategiczne. Frankfurt, leżący przy przejściu naturalnym, zgniótł wkrótce gospodarczo stary gród słowiański. Poza tym z powodu znacznej pagórkowatości terenu podgrodzie lubuskie nie miało najlepszych warunków rozwoju. Gród lubuski bowiem leżał na samej krawędzi doliny Odry.

Od strony północnej, idąc od ujścia Warty, mamy dla Wielkopolski następujące przejścia. Pierwsze, gorzowskie, stosunkowo późno wykształcone, gdyż przypuszczalnie w drugiej połowie XIII wieku. Posiadało ono raczej sztuczny charakter, ponieważ tworzyła je długa grobla, ciągnąca się spod Deszczna aż do Gorzowa. Drugie, santockie, niewątpliwie najstarsze, posiadało charakter przejścia naturalnego. Krawędzie wysokiego brzegu Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej zbliżają się w tym miejscu na nieznaną tylko odległość. Dalsze przejścia naturalne na Noteci notujemy w Drzeniu i Wieleniu. Większych nakładów w postaci grobel wymagały przejścia noteckie w Czarnkowie, Ujściu i Białośliwiu. To ostatnie raczej późne, gdyż znane dopiero ze źródeł z XVII w. Na drogach tranzytowych na Pomorze Gdańskie i Kujawy istniały przejścia naturalne w okolicy Nakła, Bydgoszczy, Turu, Żelachowa, Mątew i najstarsze pod Kruszwicą.

Z Wielkopolski w kierunku wschodnim w stronę ziemi łęczyckiej i sieradzkiej nie notujemy większych przeszkód naturalnych. Podobnie też na granicy południowej, idąc ze Śląska w kierunku na Kalisz. Natomiast ze Śląska w stronę Poznania naturalną granicę tworzy błotnista dolina rzeki Baryczy. Najważniejsze jednak przejścia, wymagające poważniejszych nakładów i pracy ludz-

<sup>12</sup> Wzmianki źródłowe dyplomatyczne dot. tych przejść zamieszczone są w przypisach rozdziału o przebiegach dróg wielkopolskich w XVI w.

kiej, istniały w Miliczu, Sułowie oraz Żmigrodzie. Ostatnie wreszcie ważniejsze przejście naturalne ze Śląska do Wielkopolski było pod Głogowem na Odrze, fizjograficznie bardzo korzystne z powodu znacznego zwięzienia doliny Odry. Przejście to w początkach państwa polskiego ma nader ważne znaczenie strategiczne. Ciągące bowiem z Łużyc niemieckie wyprawy wojenne, dochodząc do Głogowa, zagrażały równocześnie wtargnięciem drogą na Śrem do serca Wielkopolski i miały otwartą też drogę na Wrocław, Opole i Kraków.

Wnętrze Wielkopolski — w pojęciu krainy geograficznej — posiadało również szereg bagnistych dolin rzecznych i pasm jeziernych, które niewątpliwie stanowiły poważne przeszkody naturalne w swobodnym rozwoju sieci drożnej. Idąc od Odry, pierwszą barierę naturalną napotykały w bagnistej dolinie Obry oraz zespole jezior na linii od Kopanicy aż do Skwierzyny. W związku z nią znajdujemy tu kilka mniej lub więcej przejść naturalnych: najstarsze — od strony Międzyrzecza — przejście policko-pszczewskie, znane już w okresie wytwarzania się stosunków feudalnych w Polsce, następne chronologicznie przejście zbąszyńskie, notowane w każdym razie w pierwszej połowie XVIII w., oraz dwa młodsze, w Kopanicy i Trzcielu.

Drogi biegnące z południa na północ natrafiały także na poważną przeszkodę naturalną w postaci zabagnionej Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, w której płynie od Koła do Śremu Warta oraz wyjątkowo bagnista Obra. Tu wytworzyły się w procesie historycznym pewne przejścia, wykorzystane i rozbudowane przez człowieka dla celów komunikacyjnych. Najważniejsze na tej linii są: przejście Warty w Kole, najstarsze przypuszczalnie przejście w Koninie i szczególnie ważne dla węzła poznańskiego przejścia: w Pyzdrach, Śremie i Mosinie. Charakter bardziej lokalny mają przejścia przez Wartę w Pogorzeli i Nowym Mieście oraz w Bonikowie i Zieminie przez bagna obrzańskie.

Warta od Mosiny aż do ujścia Noteci płynie w dolinie mniej już bagnistej. Istniejące tu przejścia komunikacyjne zawdzięczają swą długotrwałą ciągłość istnienia raczej rozwojowi i potrzebom osadniczym regionu. Najważniejsze na tym odcinku Warty to: przejście w Poznaniu, Obornikach, Wronkach, w Siemakowie i Skwierzynie.

Postęp techniczny rozbudowy tych przejść szedł od naturalnych, w postaci brodów, poprzez przewóz do mostów, z reguły wówczas drewnianych. Na przejściach bagiennych budowano groble konstrukcji drewniano-ziemnej. Najczęściej spotykamy przy przejściach rzecznych konstrukcję mieszaną, składającą się z pewnej ilości mniejszych i większych mostów, połączonych groblami. Taki charakter posiadają np. ważne przejścia śremskie i konińskie.

### III. FUNKCJONALNE ZNACZENIE DRÓG DLA OSADNICTWA<sup>13</sup>

Wykształcony już zapewne w początkach państwach polskiego zrab najważniejszych dróg tranzytowych Wielkopolski ulega oczywiście zagęszczeniu w miarę rozwoju osadnictwa tej dzielnicy. Dwa te pojęcia — droga i osada —

<sup>13</sup> Brak atlasu historycznego dla Wielkopolski, który by ujmował w jedną całość wyniki badań nad krajobrazem naturalnym i kulturalnym, osadnictwem oraz nad politycznymi zmianami terytorialnymi w ciągu procesu historycznego jest dla naszych

są ze sobą tak integralnie związane, że rozłączyć je znaczyłoby pozbawić pojęcie osadnictwa właściwej treści. Oczywiście, zdajemy sobie sprawę z funkcjonalnej roli drogi w stosunku do osadnictwa. Każda z osad musiała mieć od czasu swego powstania przynajmniej jedno połączenie komunikacyjne, które jej umożliwiało kontakt z resztą najbliższego obszaru osadniczego. Mogło to połączenie początkowo wcale nie być drogą lądową, mogła rzeka czy pasmo jezior łączyć osady. Wkrótce jednak niezależnie od istnienia połączenia wodnego, pojawić się musiało połączenie lądowe. Zwłaszcza, jeżeli chodziło o transporty idące z osad położonych niżej rzeki — w górę lub w porze zimowej, gdy używanie rzeki jako drogi było utrudnione. Gdy osadnictwo zagęszcza się i osady powstają wzdłuż drogi łączącej dwa dalsze skupiska osadnicze, to sprawa komunikacji dla takiej nowo powstającej osady jest już bardziej ułatwiona. Od razu posiada ona połączenie z dwoma przeciwległymi regionami osadniczymi. W miarę dalszego zagęszczania się sieci osadniczej powstają w pewnych osadach krzyżowania się dróg i w dalszym procesie rozwoju komunikacji lądowej, osada wyrasta na mniej lub więcej ważny węzeł komunikacyjny. Z powodu operowania w historii osadnictwa jedynie tylko pewnym fragmentem wiadomości źródłowych nie jesteśmy w stanie śledzić dokładnie takiego procesu w historii poszczególnych osad. Mimo to możemy sobie doskonale wyobrazić proces wyrastania znaczniejszego węzła komunikacyjnego, porównując proces rozwojowy niektórych węzłów komunikacyjnych na przestrzeni od XVIII do XX stulecia. Materiałem porównawczym są istniejące już dokładne mapy. Rewolucyjne zmiany w tej kwestii wywołuje pojawienie się nowych dróg bitych i żelaznych, które w sprzyjających warunkach gospodarczych są istotnym powodem gwałtownego wzrostu demograficznego i gospodarczego niektórych osad.

Jeżeli chodzi o zagadnienie samych dróg, to podkreślić jeszcze warto, że drogi lokalne, konkretnie więc wewnątrzno-wielkopolskie, mają niewątpliwie — genetycznie biorąc — charakter dróg starszych w stosunku do dróg tranzytowych. W całym procesie dziejowym nie słyszymy nigdy o tym, aby tworzono

badania — rzecz oczywista — bardzo przykry. Zadanie to, jak sądzę, nie będzie wcześniej rozwiązane przez wielkopolską placówkę Atlasu Historycznego niż za lat kilkanaście. W tych więc warunkach dla podbudowy osadniczej posługujemy się opracowaniami monograficznymi. Dla czasów początków państwa polskiego podstawowe znaczenie mają prace Wł. Kowalenki, Grody i osadnictwo grodowe Wielkopolski wczesnohistorycznej, Poznań 1938, oraz W. Hensla, Studia i materiały do osadnictwa Wielkopolski wczesnohistorycznej t. I—II, Poznań 1951 i 3. Dla czasów późniejszych ważną jest praca K. Hładyłowicza, Zmiany krajobrazu i rozwój osadnictwa w Wielkopolsce od XIV—XIX w., Lwów 1932. Dla terenów nadnoteckich ważną jest praca P. Niessena, Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung, Landsberg a. Warthe (dziś Gorzów), 1904. Dla wschodniej części Ziemi Lubuskiej praca St. Zajchowskiej, Rozwój osadnictwa na Ziemi Lubuskiej, Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1951 r. Poza tym duże znaczenie mają prace ks. St. Kozierowskiego, Badania nazw topograficznych archidiecezji poznańskiej, Poznań 1916. Badania nazw archidiecezji gnieźnieńskiej, Poznań 1914, Badania nazw topograficznych na obszarze dawnej zachodniej i środkowej Wielkopolski, Poznań 1921. Badania nazw topograficznych na obszarze dawnej wschodniej Wielkopolski, Poznań 1926. Wreszcie E. Calliera, który opracował pod względem geograficzno-statystycznym 11 powiatów Wielkopolski w czasopiśmie „Warta“, 1883-91 r.

nową drogę dla obcych kupców. Obcy handel, który szukał przez terytorium Wielkopolski nowych połączeń komunikacyjnych, z reguły wykorzystuje istniejący tu system dróg wewnętrznych, odpowiadających stopniowi rozwoju tutejszego osadnictwa. Zanim bowiem dochodzi do nawiązania stosunków handlowych z obcymi ośrodkami, poprzedza je zwykle wstępna penetracja handlowa, uzyskanie od władzy państwowej zapewnienia bezpieczeństwa, ustalenie wysokości stawek celnych i mytniczych itd. Wytyczenie „nowej drogi“ nie jest niczym innym jak wykorzystaniem dla przechodów obcych kupców drogi istniejącej już dawno, drogi, która dla społeczeństwa zamieszkującego pewien obszar o wyraźnie zarysowanej nadbudowie politycznej, miała wcześniej podstawowe znaczenie administracyjno-strategiczne<sup>14</sup>. Nie można przy tym lekceważyć znaczenia handlowego. Drogi bowiem lokalne tworzyły połączenie wiejskiego zaplecza osadniczego z wytwarzającym się rynkiem wewnętrznym w postaci osad rzemieślniczo-handlowych na podgrodziach lub w sprzyjających warunkach gospodarczych — we wsiach o charakterze handlowym (*villae forenses*).

W okresie formowania się państwa feudalnego na ziemiach Polski, wysuwały się na plan pierwszy, jeżeli chodzi o osadnictwo — grody. Niektóre z nich tzw. grody kasztelańskie odgrywają szczególnie ważną rolę. Podstawowe ich zadania polegały na tym, by: 1<sup>o</sup> stanowić punkty obronne w systemie bezpieczeństwa państwa, 2<sup>o</sup> jako organ władzy książęcej na prowincji, wykonywać funkcje administracyjno-sądowe tej władzy, 3<sup>o</sup> stanowić zaczątek punktów wymiany handlowej dla rynku wewnętrznego<sup>15</sup>. Aby wszystkim tym wymogom podołać, system osadnictwa grodowego niewątpliwie musiał być połączony z głównymi ośrodkami krystalizacji państwa polskiego, to jest Gnieznem i Poznaniem. Jest rzeczą zrozumiałą, że odtworzyć dla tych czasów sieć połączeń komunikacyjnych jest niemożliwe. W każdym razie sieć tych dróg była zapewne gęstsza, niż się na ogół przypuszcza. Wynika to np. z bulli gnieźnieńskiej z 1136 r., gdzie wyraźnie obok podstawowego miejsca poboru cła przy grodzie kasztelańskim wymienia się inne jeszcze miejsca w obrębie kasztelanii, które były punktami poboru cła<sup>16</sup>. Rzecz jasna, że te inne miejsca poboru cła leżeć musiały przy istniejących już od dawna drogach.

W w. XIII, gdy w związku z nasileniem się renty pieniężnej istniejące dotychczas osady handlowo-rzemieślnicze na podgrodziach lub we wsiach targowych zaczynają przybierać formę ustrojową obcą, opartą na prawie niemieckim — stwierdzamy wówczas fakt niesporny — miasta powstałe w XIII i XIV w. są w przytłaczającej przewadze kontynuacją osadniczą istniejących już przedtem ośrodków handlowych na podgrodziach.

Wracając do problemu drożnego zwrócić uwagę jeszcze należy na to, że osady położone przy drogach tranzytowych, były z samej natury w sytuacji

<sup>14</sup> Zwłaszcza związanie ważniejszych grodów z siecią dróg do połowy XIII w. jest w Wielkopolsce uderzające. Por. mapkę w pracy K. Maleczyńskiego, Najstarsze targi w Polsce... oraz mapę Wielkopolski w IV t. Kodeksu dyplom. Wkp.

<sup>15</sup> Z. Wojciechowski, Państwo Polskie w wiekach średnich. Poznań 1948, s. 3—7.

<sup>16</sup> CDPMai I, 7.



znacznie lepszej. Pojawienie się kupców obcych w takich miejscowościach wywołuje nie tylko znaczne ożywienie wymiany gospodarczej, lecz także przyspiesza wprowadzenie nowych form organizacyjnych dawnych ośrodków handlowych. Pierwsze lokacje miejskie, notowane w źródłach Wielkopolski, to właśnie lokacje miejscowości położone przy drogach tranzytowych. W wiekach późniejszych, tj. w. XV i XVI, możemy uchwycić wyraźnie ten moment znaczenia przebiegu drogi tranzytowej dla miast Wielkopolski. Z reguły miasta, położone przy najważniejszych wówczas arteriach handlowych, stanowią najpoważniejsze ośrodki gospodarcze tej dzielnicy. Klasycznym przykładem mogą tu być: Konin, Kościan, Wschowa, Gniezno, Międzyrzecz. Oczywiście Poznań i Kalisz, jako skupiające soczewki dróg tranzytowych, swe znaczenie gospodarcze zawdzięczają w dużym stopniu możliwości kontroli handlu tranzytowego. Prawnym symbolem tej kontroli było uzyskanie przez te miasta, najwcześniej w dzielnicy wielkopolskiej, prawa składu<sup>17</sup>.

#### IV. ZWIĄZEK DRÓG Z SYSTEMEM CELNYM I MYTNICZYM

Wiadomości o komorach celnych i mytniczych, które w okresie wytwarzania się stosunków i rozdrobnienia feudalnego są częstokroć jedynym świadectwem przebiegu przez pewne miejscowości drogi — są zjawiskiem niewątpliwie wtórnym w stosunku do jej istnienia. Władza książęca przez umieszczenie komór celnych przy starych, od dawna ustalonych połączeniach komunikacyjnych, wykorzystwała ówczesne warunki ekonomiczne, wprowadzając system opodatkowania ruchu towarowego — przede wszystkim obcego — w formie opłat celnych. System ten jest dodatkowym źródłem dochodów dla skarbu książęcego i jest równocześnie przejawem wzrostu fiskalizmu państwa feudalnego. Uzupełnia go — jeżeli chodzi o opodatkowanie handlu — podatek obrotowy pobierany od zawieranych transakcji handlowych na targach, tzw. targowe (*theloneum forense*). W mniejszym stopniu fiskalizm objawił się przy opłatach mytniczych, gdzie w każdym razie moment odpłatny istniał niewątpliwie w postaci obowiązku utrzymania grobli, przewozu czy mostu w stanie używalności. Ten typ opłat w drodze koncesji władzy książęcej stał się dodatkowym źródłem dochodu wielkiej własności feudalnej zarówno świeckiej, jak i duchownej oraz miast nowo lokowanych. System zaś cel, stanowiący jedno z podstawowych źródeł skarbu książęcego lub królewskiego, jedyne usprawiedliwienie obok momentów fiskalnych posiadał w gwarantowaniu na drogach pełnego bezpieczeństwa<sup>18</sup>.

Funkcjonowanie jego było jedynie możliwe przy równoczesnym stosowaniu przymusu drogowego dla transportów kupieckich i zagrożeniu omijania wyznaczonych dróg, konfiskatą towarów oraz sankcjami karnymi. Tak to np. jasno wynika z umów handlowych książąt wielkopolskich z Zakonem Krzy-

<sup>17</sup> Trzydniowe prawo składu uzyskuje Poznań w r. 1394 (CDPMai III, 1944), Kalisz zaś w r. 1497 (CDPMai Raczyńskiego nr 136). O ciągłości znaczenia tych przywilejów świadczy powołanie się na nie w r. 1565 w ustawie „o składziech y starych drogach“ (Vol. Leg. II, s. 59—60).

<sup>18</sup> S. Weymann, op. cit. s. 37—40.

zackim z pierwszej połowy XIII w.<sup>19</sup> Wiek XIV, w szczególności czasy Kazimierza Wielkiego, jest okresem wykształcania się podstawowych dróg tranzytowych w Polsce. Równolegle z tym uporządkowany został system ceł i myt, drażliwe zagadnienie w stosunkach handlowych. Jedną z głównych przyczyn uporządkowania tych zagadnień jest centralizacja władzy państwowej w formie monarchii.

W tym czasie jednak drogi wielkopolskie leżą raczej poza głównym nurtem tranzytu handlowego w Polsce<sup>20</sup>. Druga połowa XIV w. przynosi tu niesprzyjające rozwojowi handlu zjawiska w postaci buntów i walk domowych. Dopiero czasy Władysława Jagiełły przywracają spokój w tej dzielnicy i zapoczątkowują najświetniejszy okres rozwoju życia gospodarczego Wielkopolski w epoce feudalnej. Trwa on mniej więcej aż do połowy XVII w. W tym czasie następuje również przetasowanie znaczenia poszczególnych traktów. Na plan pierwszy wysuwają się drogi równoleżnikowe, w szczególności drogi poznańsko-mazowieckie i litewskie oraz poznańsko-lubelskie i ruskie. Szły one dalej na zachód albo przez Wschowę i Głogów, albo też przez Międzychód i Frankfurt. Ze starych dróg poważnie znaczenie mają wciąż jeszcze drogi śląsko-pruskie, idące przez Poznań lub Kalisz.

Wiek XV przynosi, w związku z silną tendencją do podniesienia dochodowości skarbu królewskiego, szereg aktów normodawczych, regulujących zagadnienie nieprawnie powstałych komor mytniczych szlachty. Wszystkie one miały być zniesione, o ile nie posiadały specjalnego przywileju królewskiego<sup>21</sup>.

Całe to zresztą zagadnienie utrzymania dróg w należyтым stanie przypuszczalnie już w w. XV wyraźnie zlecone jest przez władzę państwową wielkiej własności ziemskiej<sup>22</sup>. Tak w każdym razie wynika ze zwyczajowego prawa polskiego z XVI w. Jedynie tylko w przypadkach, gdy utrzymanie drogi publicznej wymagało znaczniejszych nakładów w postaci budowy i utrzymania grobli, mostu czy przewozu, władza państwowa, w wiekach od XIII do XV wyłącznie tylko sama władza książęca lub królewska, a później też władza za specjalnym zezwoleniem sejmu nadawała koncesje na pobór opłat mytniczych.

To zagadnienie w bardzo ostrej formie wyplęzło w w. XVI, kiedy się pojawia szereg konstytucji, które zdecydowanie walczą z inflacją bezprawnie powstałych komór mytniczych<sup>23</sup>. Zagadnienie to nie zostało przez słabnącą władzę centralną państwa opanowane. Nadużycia poboru niesłusznych ceł trwają w dalszym ciągu. Jaskrawy swój wyraz znalazły one w skardze kupców poznańskich z XVI w., kiedy to na drodze między Lwowem a Międzyrzeczem wymieniono kilkadziesiąt komór mytniczych szlacheckich, na których

<sup>19</sup> CDPMai I, 207 (1238) i 237 (1243).

<sup>20</sup> L. Koczy, Handel miasta Poznania do połowy XVI w. s. 19 i nn.

<sup>21</sup> Szczególnie ważne są w tej kwestii statuty Kazimierza Jagiellończyka z r. 1447 (Vol. Leg. I, s. 69 i 70), statuty Aleksandra z r. 1505 Vol. Leg. I, s. 139.

<sup>22</sup> Corp. iur. pol. III nr 217 (1519), 236 (1520), szczególnie ważny dekret królewski z r. 1521, tamże 254; to samo wynika też z recepcji polskich przepisów prawnych na Rusi z r. 1514 (tamże 155).

<sup>23</sup> Konstytucje sejmowe z lat 1507, 1519, 1538 i 1540 (Vol. Leg. I, s. 166, 177, 255/256 i 274).

pobierano niesłuszne opłaty mytnicze<sup>24</sup>. Formalnie natomiast przestrzega się skomplikowanej i przewlekłej procedury ustanowienia komory celnej (wybudowanie grobli lub mostu, ustanowienie na sejmie rewizorów, rewizja jej przez specjalną komisję wojewódzką i wreszcie przywilej królewski na pobór myta). Instrukcje sejmiku średzkiego przepełnione są poleceniami dla posłów województwa poznańskiego i kaliskiego, załatwienia na sesjach sejmowych koncesji poboru myta przede wszystkim dla wielkiej własności ziemskiej<sup>25</sup>. O ważności tego zagadnienia dla poprawy warunków rozwoju życia gospodarczego w Polsce XV wieku najdobitniej świadczy „Monumentum” Jana Ostrogora. Występuje on m. in. za usanowieniem administracji i podniesieniem dochodów celnych<sup>26</sup>, za koniecznością poprawy złego stanu połączeń komunikacyjnych<sup>27</sup> i wreszcie za swobodą poruszania się na drogach publicznych tak lądowych jak i wodnych<sup>28</sup>.

Z drugiej jednak strony szlachta uzyskuje w tym czasie potwierdzenie ważnych dla wzrastającej gospodarki folwarcznej przywilejów, zezwalających jej eksportować nadwyżki produkcji rolnej oraz sprowadzać na własne potrzeby wszelkie towary przemysłowe bez opłat celnych<sup>29</sup>. W praktyce życiowej takie uregulowanie było nie tylko przejawem nacisku ze strony klasy panującej, lecz także stanowiło przedmiot licznych nadużyć ze strony szlachty. W konsekwencji doprowadziły one do zmniejszenia wpływów skarbu królewskiego z ceł koronnych.

Przymus drogowy w swej jaskrawej formie tzn. w obowiązku używania tylko ściśle określonej drogi wobec obcych kupców obowiązuje w całej rozciągłości. Natomiast w obrębie rynku wewnętrznego w stosunku do kupców polskich w XV w. powoli zanika. Kupcy zresztą polscy korzystali na ogół z zupełnych lub częściowych zwolnień z opłat celnych. Eksploatacja ceł koron-

<sup>24</sup> Akta korp. kup. m. Poznania, ser. I nr 5, k. 11—17; patrz również J. Leitgeber, Z dziejów handlu i kupiectwa poznańskiego w dawnej Rzeczypospolitej Polskiej, Poznań 1929, s. 146—153.

<sup>25</sup> Instrukcje sejmiku wielkopolskiego z lat 1625, 1627, 1628, 1636, 1639, 1641, 1651 oraz szczególnie symptomatyczne po zniszczeniach związanych z najazdem szwedzkim z 15. VII, 1681 i 10. XI, 1693.

<sup>26</sup> Ciekawa jest ocena szacunkowa dochodów z ceł Jana Ostrogora. Stwierdza on, że całość dochodów celnych koronnych sięga zaledwie połowy tego, co uzyskują z tego źródła większe miasta na zachodzie. Występuje przy tym za podniesieniem stawek celnych na import towarów. Polska — mówi Ostrogor — ... sua inertia alias locupletat nationes, at fiscum proprium extenuat. I dalej podkreśla silnie państwowy charakter ceł: Vectigalia autem et thelonea non aliam ob rem inventa sunt, quam pro reipublicae et communi commodo. T. Wierzbowski, Jana Ostrogora Pamiętnik ku pożytkowi Rzeczypospolitej zebrany. Warszawa 1891, cap. XLVI i XLVIII.

<sup>27</sup> ... viae, pontes magna ex parte caduci, nec ulla arte reficiuntur per hos autem, qui huiusmodi praesunt vectigalibus. W celu zaś uniknięcia szkód w zasiewach Ostrogor proponuje, aby feudałowie pod sankcją karną wytuczali przez swe posiadłości dwa tory dróg odległe od siebie o trzy łokcie. Przez to uniknie się przy mijaniu niszczenia zasiewów na polach. Tamże, cap. XLVIII.

<sup>28</sup> Tamże, cap. LIII.

<sup>29</sup> Precyzują tę wolność od opłat celnych statuty Jana Olbrachta z 1496 r. Vol. Leg. I, s. 120 i 123, statuty Aleksandra z 1505 r. Vol. Leg. I, s. 136, konstytucje sejmu piotrkowskiego z 1511 r. Vol. Leg. I, s. 170 oraz z 1523 Vol. Leg. s. 201.

nych, zarządzanych prowincjami celnymi<sup>30</sup>, zezwalała na opłacenie cła starego, jak i nowego (jest to właściwie podwyższenie tylko stawek celnych na niektóre towary eksportowe)<sup>31</sup> w kilku wymienionych w obrębie prowincji celnej miast. W Wielkopolsce np. w edykcje oraz w mandacie królewskim z 1513 r.<sup>32</sup> wymienione są następujące główne komory prowincji celnej wielkopolskiej: Poznań, Wschowa, Poniec, Kalisz i Sieraków. Przez jedno z tych miast wszelki ruch towarowy zagraniczny winien przechodzić i tamże pod utratą towarów musiały być opłacone stawki celne. Jeżeli spojrzymy na mapę XVI w., łatwo możemy stwierdzić, że wszystkie ważniejsze drogi tranzytowe Wielkopolski przechodziły przynajmniej przez jedną z wyżej wymienionych miejscowości. W ten sposób administracja celna miała całkowitą kontrolę nad zagranicznym ruchem towarów. Aby uniemożliwić przemyt towarów za granicę, istniały również w Wielkopolsce przykomorki i strażnice celne, które badały ruch towarowy na drogach bocznych.

Wyznaczenie nowych przejść kupieckich i kierowanie ich przez inne miejscowości spotykamy nawet w XVI w. Atrakcyjność jednak starych, z dawna używanych była tak wielka, że nie udawały się wszelkie próby dokonywane w drodze administracyjnej. Tak np. na drodze prusko-śląskiej usiłowano przeprowadzić w r. 1507 przechód z Rychwału do Tuliszkowa<sup>33</sup>. Niekiedy znowu usiłowano zamykać drogi, które stawały się niebezpieczne jako drogi omijające stare ośrodki handlowe, jak to widzimy przy drodze poznańsko-gdańskiej, biegnącej przez Nakło i zwalczanej intensywnie przez Toruń<sup>34</sup>.

Wojny polityczne i gospodarcze, często toczone w w. XV i XVI z Zakonem Krzyżackim, Brandenburgią oraz Wrocławiem, zwykle zamykały granice państwa przed obcymi kupcami<sup>35</sup>. Były one najczęściej aktem odwetowym za represje gospodarcze stosowane wobec kupców polskich zagranicą; niekiedy chodziło o ochronę rynków polskich przed zalewem fałszywej monety, dezorganizującej system pieniężny w Polsce i przynoszącej gospodarce narodowej olbrzymie straty. Oczywiście takie zjawiska powodowały na pewien okres czasu upadek i zamarcie ruchu handlowego, które ze względu na bliskie sąsiedztwo najdotkliwiej odczuwano na drogach wielkopolskich.

W w. XVI ważne są dla zagadnień celnych i drożnych w Wielkopolsce konstytucje sejmowe w przedmiocie ustanowienia jarmarków z r. 1524<sup>36</sup> i 1565<sup>37</sup>, w szczególności ostatnia konstytucja, ustanawiająca szereg jarmarków pogranicznych w Wielkopolsce, jest dla nas wskaźnikiem, na których drogach w owym czasie panowało największe natężenie ruchu handlowego. W konstytu-

<sup>30</sup> Acta Alex. nr 88, oraz Corp. iur. pol. 20 (1524).

<sup>31</sup> Corp. iur. pol. III, nr 7 i 20 (1507), nr 40 i 41 (1509) oraz szczególnie ważne przepisy, dot. sankcyj karnych i postępowania przeciw przemytnikom (nr 131 r. 1513) i dalej taryfy i instrukcje poboru cła nowego, nr 126 (1512), nr 132 (1513), nr 207 (1518) i nr 227 (1520).

<sup>32</sup> Corp. iur. pol. III, 130 i 131 (1513).

<sup>33</sup> Corp. iur. pol. III, 29 (1507) oraz IV, 13 (1523).

<sup>34</sup> Corp. iur. pol. III, 104 (1512), 160 (1514) i 196 (1518).

<sup>35</sup> R. Rybarski, op. cit. s. 318—324.

<sup>36</sup> Vol. Leg. I s. 213/14.

<sup>37</sup> Vol. Leg. II, s. 48 „Ustawa na składy y jarmarky pograniczne“.

tucji tej zawarty był również przepis — z punktu widzenia rozwoju miast — niezmiernie szkodliwy, zabraniający kupcom polskim wywozić towary za granicę. Przejaw to był nie tylko ostrej walki panującej klasy szlacheckiej z mieszczaństwem, lecz także nieznamomości podstawowych praw ekonomiki i interesów gospodarczych Polski<sup>38</sup>.

Dla ścisłego powiązania systemu cel koronnych z siecią dróg bardzo ważną i instruktywną jest jeszcze konstytucja z pierwszej połowy XVII w., która wymienia m. inn. komory celne skarbu królewskiego, zaznaczając, że są to komory z dawna postanowione, „y których skarb zawsze był in possessione“, jak mówi dosłownie konstytucja<sup>39</sup>. Niewątpliwie odzwierciedla ten przepis stosunki z w. XVI. Poza tym podaje jeszcze cały łańcuch granicznych komór celnych, aktualnych w pierwszej połowie XVII w.<sup>40</sup>. Olbrzymią ich większość stanowią komory celne wymienione już wśród komór z dawna będących w posiadaniu skarbu królewskiego. Ten ustęp konstytucji jest dla nas pouczający z punktu widzenia rozłożenia komór wewnętrznych i granicznych w stosunku do siatki dróg tranzytowych Wielkopolski. Podkreśla on, rzecz oczywista, nierozłączność problemów celnych z drożnymi i poza tym jest właściwym sprawdzianem prawidłowego przeprowadzenia przebiegów dróg tranzytowych.

Bezpieczeństwo na drogach publicznych, tak konieczne do nawiązania stałych stosunków handlowych i gwarantowane, szczególnie obcym kupcom, przez władzę książęcą, spoczywało do końca w. XIII w rękach typowych dla tych okresów urzędników prowincjonalnych, którymi byli kasztelanowie. Później, od początku w. XIV miejsce ich zajmują starostowie<sup>41</sup>. W Wielkopolsce nie pobierano specjalnej opłaty za udzielenie pełnego bezpieczeństwa i ochrony zbrojnej transportom kupieckim, którą np. spotykamy na Kujawach<sup>42</sup> oraz w Ziemi Lubuskiej na drodze frankfurcko-poznańskiej między Rzepinem a Międzyrzeczem<sup>43</sup>. Rozboje i grabieże transportów kupieckich trafiają się, lecz na ogół rzadko, na terenie Wielkopolski<sup>44</sup>. Naruszenie miru drogowego,

<sup>38</sup> Tamże, s. 49.

<sup>39</sup> Uchwały Sejmu Walnego w Warszawie z r. 1643 — Kommissya de pretiis rerum et inductis. Vol. Leg. IV s. 41. <sup>40</sup> Patrz dodatek.

<sup>41</sup> S. Weymann, Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej, Poznań 1938, s. 39—40.

<sup>42</sup> AKH IV, Ulan. 47 (1286) ... in nostra custodia, a villa que vocatur Slussow per nostram miliciam secure et quiete usque ad metas terre nostre conducere; Hólb. II. 631 (1315).

<sup>43</sup> H. Mundt, op. cit., s. 11—21 i mapki 1—2.

<sup>44</sup> Janko z Czarnkowa, oceniając ujemnie okres rządów Ludwika Węgierskiego, skarży się między innym również na ... depraedationes quoque mercatorum in stratis publicis (MPH II, s. 721), konkretnie podaje opis napadów na kupców na drodze toruńsko-poznańskiej w okolicy wsi Woźniki pod Gnieznem oraz toruńsko-wrocławskiej pod Powidzem (tamże, s. 728—9).

W XV w. Długosz skarży się na rozpanoszenie łotrostw i grabieży na drogach publicznych dokonywanych zarówno przez obcych, jak i polskich feudałów, które przynoszą olbrzymie straty kupcom polskim i niszczą ruch handlowy na drogach. Grabieży dokonują również feudałowie duchowni oraz wojska najemne, którym z powodu braku pieniędzy w skarbie królewskim nie wypłacono żołdu. (Długosz, Dzieje Polski, wyd. Mecherzyńskiego t. V, s. 38, 66, 78—9, 469 i 539). To samo zresztą działo się na drogach Pomorza gdańskiego i Śląska (tamże, s. 153, 352, 391 i 576).

według spisu polskiego prawa zwyczajowego z XIII w., karane było bardzo ostro<sup>45</sup>. Dla wieków późniejszych wyraźnie sprecyzowaną formę znalazło zagadnienie bezpieczeństwa dróg publicznych w ramach statutów Kazimierza Wielkiego<sup>46</sup>. W XVI w. w projekcie kodyfikacji prawa polskiego z r. 1532, tzn. korekturze praw Taszyckiego<sup>47</sup>, zagadnienie bezpieczeństwa dróg publicznych podlega właściwości sądu starościńskiego i zostaje sformułowane w ramach czterech artykułów grodzkich wyraźnie pod kątem bezpieczeństwa transportów kupieckich. I w tej formie, ogólnie biorąc, przechodzi do wszystkich prawie dalszych projektów kodyfikacyjnych i kompendiów prawa polskiego. Problem bezpieczeństwa dróg znalazł również swe odbicie w konstytucjach sejmowych XVI w. W szczególności chodziło tu o uproszczenie postępowania sądowego i dania całkowitej satysfakcji materialnej pokrzywdzonym kupcom<sup>48</sup>. Tu władza królewska była w pełni zainteresowana, gdyż tylko przy utrzymaniu normalnych stosunków handlowych liczyć mogła na zwiększenie dochodów z ceł koronnych, stanowiących jedną z najważniejszych pozycji dochodów króla, zwłaszcza w czasach po rozdziale skarbu państwowego od królewskiego<sup>49</sup>.

#### V. DROGI W WIELKOPOLSCE W POŁOWIE XIII W.

Problem dróg wielkopolskich w połowie XIII w., tj. w okresie pojawienia się pierwszych, miejskich lokacji na prawie niemieckim, musi być postawiony inaczej, niż go dotąd stawiano w literaturze przedmiotu. Jest bowiem rzeczą niesporną — o czym pisaliśmy we wstępie — że jedynie słuszną metodą, która pozwala na zwiększenie stopnia prawdopodobieństwa i zmniejszenie wątpliwości, stanowi badanie zagadnień komunikacyjnych drogą retrogresji. Od analizy połączeń komunikacyjnych XVIII w., których zasadność łatwiej już sprawdzić na technicznie zaawansowanych i szczegółowszych mapach pierwszej połowy XIX w., cofnęliśmy się do w. XVI, przedstawiając sieć dróg wielkopolskich w czasach największego rozkwitu gospodarczego tej dzielnicy

<sup>45</sup> Winawer, Najdawniejsze prawo zwyczajowe polskie, Warszawa 1900, s. 77. Kara za złamanie miru drogowego, zwanego „ręką Pańską“, wynosi w przypadku mordu kupca na drodze publicznej 50 grzywien; jeszcze ostrzejszymi sankcjami zagrożone było bezpieczeństwo dróg przez Przemysława I, księcia wielkop., który wszelkie kradzieże i rozboje dokonywane na kupcach będzie karał... propter spolum publicum et violenciam illatam et decreti nostri violacionem, nobis et posteris nostris penam, que *sedmdesan* dicitur luet et domino abbati penam, que *pintnadeste* dicitur solvet temporibus duraturis (CDPMai I, 235).

<sup>46</sup> Studia nad historią prawa polskiego t. XIX Statuty Kazimierza Wielkiego w opr. O. Balzera, Poznań 1947, s. 259/260, art. 4.

<sup>47</sup> Star. Prawa Pol. Pomn. III, s. 44/45... pro concussione stratae publicae seu viae regiae, ubi mercatoribus vel aliis animo depraedandi violentia infertur.

<sup>48</sup> Już w statutach z 1496 zamieszczony jest przepis regulujący wysokość kary pieniężnej (120 grzywien bieżącej monety) oraz kara więzy za dokonanie mordu na drodze publicznej. Vol. Leg. I, s. 126. Tymi sprawami zajmują się jeszcze szczegółowej Konstytucje Sejmu Piotrkowskiego z 1567 Vol. Leg. II, s. 70, pkt. 30. Konstytucje Sejmu Warszawskiego z 1582 Vol. Leg. II, s. 222, pkt. 18 i 22 oraz Konstytucje Sejmu Warszawskiego z 1589 Vol. Leg. II, s. 284 pkt. 61.

<sup>49</sup> Konstytucje Sejmu Warszawskiego z r. 1590, s. 312, pkt. 18. Rationes stołu Króla Iego Miłości.

w epoce feudalnej. Przedstawiona sieć dróg z XVI w., aczkolwiek o ile chodzi o pewne krótsze etapy traktów tranzytowych i całe zagadnienie dróg lokalnych także — jak się okazuje — często stawiane w formie hipotetycznej, musi być dla nas z kolei tym materiałem kontrolnym i porównawczym dla próby ustalenia sieci dróg w XIII w. Wzmianki źródłowe o przebiegach traktów oraz o pomocniczych elementach komunikacyjnych, w szczególności o brodach, przewozach, mostach, groblach, komorach celnych i mytniczych, są tak nie-liczne, że możliwość szczegółowego przedstawienia sieci dróg w skali 1:500 000 jest wielce problematyczna, o ile oczywiście wykluczamy możliwość linearycznego odtwarzania przebiegu dróg.

Przy rekonstrukcji dróg w XVI, w przypadkach kiedy poszczególne odcinki jakiego traktu były niepewne, odwoływaliśmy się do porównania przebiegów drożnych XVIII w., oczywiście przy uwzględnieniu właściwej, dotyczącej badanego wieku chronologii osadniczej. Przy odtwarzaniu połączeń sieci drożnej XIII w. znajdujemy się w znacznie gorszej sytuacji. Po pierwsze, mapa dróg z XVI w. jest tylko hipotetyczną konstrukcją przedstawienia połączeń komunikacyjnych dla tegoż wieku, więc i procent pewności jest niewątpliwie znacznie niższy niż przy mapach XVIII w. Po wtóre, jeśliby ściśle stosować tylko chronologię osadniczą XIII w., to z całą pewnością trzeba by stwierdzić, że operujemy wyłącznie tylko pewnym fragmentem właściwego osadnictwa. Mianowicie tylko tego, które dzięki przypadkowemu zbiegowi okoliczności wymienione zostało w dokumentach i w formie bezpośredniej lub pośredniej dochowało się do naszych czasów. Jak wiemy, są to w ogromnej większości dokumenty na rzecz instytucji kościelnych. Dlatego też, jeżeli chodzi o zagadnienie osadnictwa, to musimy rozszerzyć podstawę źródłową na wiek co najmniej XIV.

Drugą rzeczą, która uderzyła nas przy odtwarzaniu dróg dla XVI w. i która ośmiela nas do pewnych wniosków dotyczących komunikacji XIII w., to niewątpliwa inercyjność przebiegu dróg. Oczywiście, porównujemy je tylko z tymi mapami, które sporządzone były na materiałach z połowy w. XVIII. Inercyjność przebiegu dróg *mutatis mutandis* przyjąć należy, ogólnie biorąc, również między w. XIII a XVI. Często bowiem to samo miejsce przewozu, mostu, grobli, które wzmiankowane jest w XIII w., powtarza się również w w. XVI czy nawet XVIII. Złożyły się na to przede wszystkim warunki fizjograficzne, które wskazywały jak najbardziej naturalne lub wymagające najmniejszego nakładu przejścia rzek, błot i ciągów jezior. Inną natomiast jest rzeczą kwestia natężenia ruchu handlowego na tych szlakach. Ruch handlowy mógł być w pewnych okresach silniejszy, w innych wyraźnie słabszy. To zagadnienie zależało od kształtowania się stosunków gospodarczych czy politycznych. Co do XV i XVI w. wiemy, jakie poważne następstwa miały spory i wojny gospodarcze między Polską a Wrocławiem, Brandenburgią czy Zakonem Krzyżackim. Kończyły się one często długotrwałym zamykaniem dróg i rynków wymiany.

Dalej wytworzenie w procesie historycznym pewnych szlaków handlowych zależało od swobody nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych między zainteresowanymi miastami. Na przykład, dopóki monopol wymiany gospodarczej z miastami polskimi, śląskimi i ruskimi dzierżył krzyżacki wówczas Toruń, to cały wachlarz dróg tranzytowych idących w stronę Bałtyku zbiegał

się właśnie w tym mieście. Później, gdy po pokoju toruńskim część państwa Zakonu Krzyżackiego jako Prusy Królewskie zostaje włączona bezpośrednio do Polski, objawiają się silne tendencje do nawiązania stosunków handlowych przewijających się innymi drogami. Poznań walczy o otwarcie drogi do Gdańska przez Nakło i Tucholę, Kalisz zaś znalazł takie połączenie na drodze przez Pызdry i Bydgoszcz. Faktyczny monopol Torunia ubrany w formę prawną prawa składu, zbytnio już krępował życie gospodarce Polski. Przykładem zresztą była tu polityka szlachty zwalczającej prerogatywy Torunia w dziedzinie gospodarzej. Chodziło tu głównie o swobodę spławu zboża Wisłą do Gdańska. Następstwem tych kontrowersji jest rozerwanie zbyt rygorystycznych pęt przymusu drożnego, sztucznie zresztą wykształconych. Wielkopolska wraca do starych, istniejących przed powstaniem państwa krzyżackiego dróg, łączących ją z Gdańskiem przez Nakło lub Bydgoszcz.

Te wszystkie okoliczności, a więc warunki fizjograficzne, stosunki gospodarcze i polityczne wyraźnie musimy mieć przed oczyma przystępując do odtworzenia, a raczej wskazania, które z dróg z XVI w. mogły odgrywać poważniejszą rolę jako drogi tranzytowe XIII w. Główny ciężar dowodu istnienia takich czy innych połączeń komunikacyjnych będzie spoczywał raczej na wzmiankach historiograficznych, porozrzuconych na marginesie opisów rocznikarskich, kronikarskich czy wreszcie hagiograficznych.

#### Węzeł poznański

Zaczynamy przegląd wyznaczania takich dróg w Wielkopolsce od węzła poznańskiego. Wpierw zajmiemy się drogami wychodzącymi z Poznania na zachód. W grę wchodzi tu następujące trakty:

- 1) Droga Poznań—Międzyrzecz—Lubusz lub później Frankfurt w kierunku do Niemiec oraz odgałęzienie tej drogi z Międzyrzecza na północ przez Santok lub Gorzów—Pyrzyce do Szczecina i odgałęzienie z Międzyrzecza na południe przez Paradyż (Gościkowo)—Świebodzin—Krosno na Łużyce.
- 2) Droga Poznań—Trzciel—Brójce—Świebodzin z możliwością połączeń w kierunku na Frankfurt i Krosno.
- 3) Droga Poznań—Zbąszyń—Babimost—Krosno—Gubin w kierunku na Łużyce, Miłsko i Miśnię.
- 4) Droga Poznań—Kopanica—Sulechów z odgałęzieniami w kierunku miast dolno-śląskich przez Kębłowo lub Obrę oraz Ziemin (przejście błot obrzańskich) i Przemęt.

Z dróg tych jako drogi tranzytowe dla XIII i wieków wcześniejszych wchodzi w rachubę przede wszystkim drogi pozycji 1 i 3. W szczególności bardzo starą wydaje się droga Poznań—Międzyrzecz—Sulęcín—Lubusz i dalej przez Lubiąż Lubuski w kierunku na Brennę. Zwłaszcza, jeżeli chodzi o odcinek tej drogi między Poznaniem a Międzyrzeczem, to wydaje się, że jest on znacznie starszy niż odcinek drogi łużycko-wielkopolskiej między Zbąszyniem a Poznaniem. W tym przekonaniu utwierdzają nas nie tylko bardzo liczne przechody wojsk polskich w kierunku na Brennę (Brandenburg) w czasach koope-

<sup>14</sup> Przegląd Zachodni



racji wojskowej polsko-niemieckiej przeciw Wioletom<sup>50</sup>, lecz przede wszystkim fakt, że cesarskie wyprawy wojenne przeciwko Polsce, które wkraczały do Polski z Łużyc przez Krosno, nie szły drogą na Zbąszyń, ale kierowały się z Krosna na Międzyrzecz przez, jak można sądzić, Świebodzin i Gościkowo (Paradyż). W roku 1005 szły tą drogą wojska cesarskie na Poznań dochodząc doń na odległość 2 mil.<sup>51</sup> Taki sam kierunek miała wyprawa Fryderyka Rudobrodego w roku 1157, jeśli wymieniony w liście cesarskim punkt etapowy oraz miejsce zawarcia pokoju przekazane w źródłach pod zagadkowym terminem „Crisgoue“ jest owym spornym Krzyszkowem, leżącym wszak w bezpośrednim sąsiedztwie drogi Międzyrzecz—Poznań<sup>52</sup>.

Co do różnic przebiegu tego szlaku w w. XIII i XIV jedno można by mieć zastrzeżenie. Mianowicie odcinek drogi z Poznania do Bytynia w XIII w. nie szedł skrótem przez Tarnowo, lecz drogą bardziej okrężną przez Kazimierz, Cerekwicę, Rokietnicę i Kiekrz. Okolice na wschód od Bytynia stanowiły do XV w. teren podmokłej puszczy. Podobnie też wszystkie odchylenia z tej drogi w okolicach nadodrzańskich, czy to z Osna przez Kowalów na Frankfurt, czy też jeszcze późniejsze z Międzyrzecza na Rzepin wykształciły się najwcześniej w drugiej połowie w. XIII lub w XIV<sup>53</sup>.

Następną z dróg zachodnich Poznania, która ma niewątpliwie także starą metrykę, jest droga wspomniana w umowach polsko-krzyżackich z 1238 i 1243<sup>54</sup>. Biegła ona z Łużyc przez Gubin—Krosno—Sulechów i Zbąszyń do Poznania. Od kiedy występuje ona jako droga tranzytowa, trudno coś pew-

<sup>50</sup> MPH II, s. 761-2 — Roczniki hildesheimskie — wyprawy te odbyły się w latach 985/6, 991/2 oraz 995.

<sup>51</sup> Kronika Thietmara, wyd. M. Z. Jedlicki, Poznań 1953, s. 353 ks. VI, ust. 27... profectus est inde (Crosno) rex et usque ad abbaciam, quae Mezerici dicitur, ... Dehinc hostem in nulla suimet urbium pernoctare presumentem proxima queque vastando prosequitur et non longius quam duo miliaria ab urbe Posnani rogatus a suis primatibus consedit. ... Tagino archiepiscopus cum aliis familiaribus regis ad civitatem predictam a Bolizlavo rogatus venit.

<sup>52</sup> MPH, II, s. 21-2, list Fryderyka I do Wibalda, opata w Corbei, o zwycięstwie odniesionym nad Polakami. Pochód wojsk cesarskich na Polskę nie został wyraźnie opisany poza tym, że przechodził on przez terytorium biskupstwa wrocławskiego i poznańskiego. Fakt, że Polacy, spodziewając się napadu, umacniają linię Odry, a w szczególności grody w Bytomiu i Głogowie (zostają one po niespodziewanym przejściu wojsk cesarskich przez Odrę spalone) wskazuje, że Fryderyk uderza na Polskę od zachodu od strony Krosna. Pochód wojsk wiódł, zdaje się, drogą wypraw Henryka I przez Świebodzin, Międzyrzecz w kierunku na Poznań, gdyż tylko wtedy nazwa Crisgoue miałyby swoje uzasadnienie w Krzyszkowie, leżącym na północny zachód od Poznania. W XIII w. na tej drodze między Lubuszem, Sulęcinem a Międzyrzeczem trwają walki o grody graniczne Ottona, margrabiego brandenburskiego z Bolesławem, księciem wielkopolskim. W r. 1269 Bolesław udając się z Międzyrzecza najężdża... castellaniam lubucensem et in crastino ad castrum Sulencz rediens, ipsum viriliter expugnavit (MPH, II, s. 595 — Kronika Paska; por. tamże III, s. 36 — Rocznik wielkopolski) wcześniej w r. 1239 wojska wielkopolskie spieszą tą drogą ze skuteczną pomocą Lubuszowi, obłożonemu przez wojska arcybiskupa magdeburskiego, który... per Polanos devictus, moestius discessit (MPH, II, s. 558, Kronika Paska).

<sup>53</sup> H. M u n d t, op. cit. s. 11-21, z jednym jednak zastrzeżeniem, że droga z Międzyrzecza do Frankfurtu nie szła przez Osno i przez Rzepin, lecz że trakt szedł z Osna wprost przez Kowalów do Frankfurtu. Tak w każdym razie wskazują wszystkie opracowania kartograficzne XVIII w. <sup>54</sup> CDPMai I, 207 i 237.

nego powiedzieć. W każdym razie dopiero w pierwszej połowie XIII w. stanowi bardzo ważną arterię komunikacyjną, łączącą Niemcy środkowe poprzez Łużycę i Wielkopolskę z wyrastającym z ziemi chełmińskiej państwem Zakonu Krzyżackiego. Jej znaczenie pod koniec w. XIII i w wiekach następnych maleje. Ruch tranzytowy z Niemiec do państwa krzyżackiego przenosi się na drogę marchijską, idącą przez Pomorze Zachodnie z północnej strony Warty i Noteci przez Kostrzyn i Wałcz<sup>55</sup> w kierunku na Gdańsk i Malbork.

Drogi pozycji 2 i 4 zyskują charakter handlowych dróg tranzytowych w czasach późniejszych. Szczególnie odgałęzienie drogi przechodzące przez Kębłowo odgrywa dość poważną rolę ożywionej arterii handlowej w w. XVI. Jasno to wynika z obrotów na tamtejszej komorze celnej<sup>56</sup>. Droga przez Trzciel i Brójce<sup>57</sup> (notowane w źródłach także pod nazwą Brodziec lub Grodziec) nie osiągnęła ani w przybliżeniu takiego znaczenia handlowego, jak poprzednio. W w. XIII i XIV odgrywały one rolę raczej dróg drugorzędnych<sup>58</sup>.

Wszystkie drogi, wybiegające z Poznania na południe, noszą charakter dróg starszych. Zasadniczy ich przebieg wykształcił się przypuszczalnie już w okresie wykrystalizowania się stosunków feudalnych w Polsce.

Pierwsza, licząc od zachodu, to droga Poznań — Kościan — Świąciechowa — Wschowa — Głogów, skąd istniały połączenia w kierunku na Czechy i Łużycę. Przebiegała ona, jeżeli chodzi o teren wielkopolski, przez obszar starego osadnictwa stwierdzonego w dokumentach z XIII w.<sup>59</sup> W XIII w. w falsyfikatach lubińskich nosi ona nazwę w okolicy Świąciechowy drogi poznańskiej. Zasadniczy jej przebieg w XIII w. nie różni się z przebiegiem odtworzonym na mapie XVI w. Pewne wątpliwości i możliwość istnienia wariantów napotykamy na odcinku między Kościanem a Wschową. Wspomniane bowiem falsyfikaty mówią wyraźnie o możliwości przeniesienia komór celnych i w związku z tym — rzecz jasna — przechodów kupieckich do Krzycka lub Strzyżewic<sup>60</sup> z tym — jak można skonstatować na mapach XVIII w., przy drogach o charakterze bardziej lokalnym. Poza tym zwrócić uwagę należy jeszcze na to, że ta droga poznańsko-głogowska musiała mieć już wcześniej wykształcone połączenie, wiodące ze Wschowy przez Świąciechową, Osieczną do Krzywina, gdzie łączyło się ono ze starą drogą wrocławsko-poznańską, idącą przez Śrem, oraz z drogą, która ze Śremu przez Bnin i Giecz wiodła do Gniezna. Tędy bowiem wiodą strategiczne przechody wojsk książąt głogowskich w pierwszej

<sup>55</sup> H. Mundt, op. cit., s. 22—39 i mapka 3.

<sup>56</sup> R. Rybarski, op. cit. t. II, tabl. 27, s. 124—133. — Obroty towarów na komorach prowincji celnej Wielkopolski w latach 1582 i 1585/6.

<sup>57</sup> Patrz <sup>56</sup>. Jedynie eksport koni, wołów i skór wołowych był większy przez komorę w Brójcach, zwaną też Brodźcem lub Grodźcem. Tamże tabl. 23, s. 118—121.

<sup>58</sup> Przejście Odry w okolicy grodu w Kopanicy było niewątpliwie znane już w połowie XIII w., lecz miało raczej charakter strategiczny. W połowie XIII w. Bolesław Rogatka drogą z Krosna atakuje Wielkopolskę i rozbudowuje gród w Kopanicy jako jeden z granicznych punktów obronnych (MPH II, s. 564; tamże, s. 569, Kronika Paska).

<sup>59</sup> CDPMai I 719 (1294).

<sup>60</sup> Droga przez Strzyżewice była — jak sądzić można z układu topograficznego wsi — raczej lokalnym połączeniem równoleżnikowym drogi głogowsko-poznańskiej z drogą wrocławsko-poznańską ze Wschowy w kierunku na Poniec.

połowie XIII w. do Gniezna<sup>61</sup>. W związku z tym przypuścić można, że przed lokacją lewobrzeżnego Poznania to właśnie połączenie z Głogowa przez Krzywiny i Śrem odgrywało poważniejszą rolę w ruchu handlowym.

Druga droga to trakt poznańsko-wrocławski, wiodący ze swymi lokalnymi odgałęzieniami z Poznania przez Poniec i Żmigród do Wrocławia. Droga ta odgrywała od samego początku państwa polskiego bardzo poważną rolę zarówno strategiczno-administracyjną, jak handlową, stanowiła przy tym najkrótsze i najbardziej uczęszczane połączenie między ośrodkami krystalizacji państwowej w Wielkopolsce a Czechami, południowymi Niemcami i Włochami<sup>62</sup>. Jeżeli chodzi o jej przebieg w czasach przed lokacją lewobrzeżnego Poznania, to wydaje się, że główny trakt wiódł przez Bnin, Śrem i stąd albo przez Krzywiny, Poniec i Sarnowę — przy czym ośrodkiem czuwającym nad bezpieczeństwem tego traktu był gród karzęcki, położony w pobliżu Ponieca — lub drugie odgałęzienie, tak samo osadniczo wczesne, biegnące ze Śremu wprost na południe przez Dolsk, Gostyń, Krobie i Górkę Miejską. Tu podobną rolę jak gród karzęcki odgrywał gród w Czestramiu<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> Leżące przy tej drodze grody Bnin i Śrem są przedmiotem ataków Henryka Brodatego i syna jego Henryka Pobożnego (MPH III, s. 8, Rocznik wielkopolski oraz tamże II, s. 558, Kronika Paska).

Drogą tą idzie w r. 1249 wyprawa Przemysława I przeciwko Bolesławowi Rogatce. Odbudowuje on wówczas grody Bytom i Głogów, przekazując je księciu Konradowi, po czym wraca z wojskiem do Poznania (MPH II, s. 568 — Kronika Paska).

Potwierdzeniem istnienia tego połączenia jest pochod wyprawy starosty generalnego Wielkopolski Peregrinusa w r. 1383, który spod Miłosławia zapewne przez Śrem udaje się pod Krzywiny, by walczyć z wojskiem Konrada, księcia głogowskiego. Ten, wycofując się do Głogowa przez Wschowę, niszczy ziemię wschowską (MPH II, s. 746, Kronika Janka z Czarnkowa).

<sup>62</sup> Połączenia komunikacyjne, idące z Wielkopolski przez Śląsk do Czech i Niemiec Południowych — tak bardzo uczęszczane z chwilą przyjęcia przez Polskę chrześcijaństwa — nie mają, mimo licznych wzmianek u Galla Anonima, wyraźnie sprecyzowanej trasy. Najczęściej używane przejście wiodło przez Niemczech i Kłodzko. Tędy zapewne szła Dobrawka z wielkim orszakiem panów świeckich i duchownych, tędy też idzie na wyprawę misyjną św. Wojciech. (MPH s. II t. II Galla Anonimi, *Cronica et gesta ducum sive principum Polonorum* ed. K. Maleczyński, Kraków 1952, s. 15, L. I, cap. 5 oraz s. 17, cap. 6). Tędy też szły polskie i czeskie wyprawy wojenne. Wyprawa Brzetysława na Polskę z 1038 r. wiodła w drodze powrotnej przypuszczalnie też tą drogą, skoro zniszczeniu ulegają najważniejsze grody Wielkopolski, Gniezno, Poznań i Giecz. Najkrótsze bowiem połączenie wiodło przez Śrem i Żmigród. Galla Anonimi, op. cit. s. 43; por. opis tej wyprawy w kronice czeskiej Cosmasa (Fontes Rer. Boh. ed. J. Emler, Praga 1874, s. 70). Wyprawy wojenne wiodły też drogami innymi, Gall wspomina np., że Bolesław Krzywousty w r. 1110... novam viam aperuit in Bohemiam (MPH s. II, t. II s. 145 L. III, cap. 21). Szła ona przypuszczalnie na Trutnow. Z innych podstawowych przejść wymienić należy jeszcze przejścia przez Żytawę i Wartę lub na Morawy przez Nysę i Olomuniec lub Głubczyce i Opawę. Patrz J. Nowakowa, op. cit. mapa. Schodziły się te drogi prawie wszystkie we Wrocławiu. W kierunku na Wielkopolskę wiodły one przez Łączki do Trzebnicy. (MPH IV, s. 606/7, Vita s. Hedvigis). Z Trzebnicy zaś jedno odgałęzienie szło na Milicz—Kozmin (tamże, s. 607 i 610), drugie zaś na Prusice i Żmigród. W połowie XIII w. szła tędy wyprawa wojenna księcia wielkopolskich Przemysława I i Bolesława, którzy... vastaverunt terram circa Trzebnicam (MPH II. s. 573). W XIV w. wraca tędy spod Poznania po nieudanej wyprawie Jan, król czeski (tamże, s. 857, 1331 r.).

<sup>63</sup> CDPMai I, 7 (1136).

W okresie polokacyjnym, kiedy punkt ciężkości Poznania jako ośrodka handlowego przenosi się na lewą stronę Warty, główny nurt stosunków handlowych między Poznaniem a Wrocławiem kieruje się drogą wiodącą przez Mosinę, Kościan i Krzywín, a dalej już płynie znaną drogą na Poniec i Żmigród. Wyraźnym świadectwem jest nazwa ulicy i bramy wrocławskiej lewobrzeżnego Poznania z wylotową drogą w kierunku na Mosinę. Podobnym świadectwem są również nazwy bram w Kościanie: z północnej strony — poznańskiej, z południowej zaś — wrocławskiej. Na tle tej siatki dróg tranzytowych łatwiej zrozumiemy rolę Kościana w XIV, a szczególnie w XV w. Leżąc bowiem u zbiegu dwóch bardzo ważnych traktów handlowych: głogowsko-poznańskiego i wrocławsko-poznańskiego znalazł się w połowie XV w. na czele miast wielkopolskich, ustępując jedynie miejsca Poznaniowi, a przewyższając znaczeniem gospodarczym takie stare miasta, jak Kalisz, Gniezno, Łęczyca. Wystawiony z końcem XIV w. przez Władysława Jagiełłę dokument na rzecz miasta Ponieca, wymieniający drogę z Poznania do Wrocławia przez Śrem<sup>64</sup> jako jedynie dozwoloną, miał raczej czysto programowy charakter i nie odpowiadał już zaszłym w międzyczasie zmianom ruchu handlowego na traktach południowej Wielkopolski. Kościan zdystansował wówczas wyraźnie Śrem pod względem znaczenia gospodarczego i droga poznańsko-wrocławska, biegnąca tamtędy, była niewątpliwie drogą bardziej ożywioną niż wariant śremski.

Ostatnią wreszcie drogą z grupy dróg wybiegających z Poznania na południe, o niewątpliwie bardzo starym charakterze, jest droga poznańsko-krakowska. W okresie wytwarzania się stosunków feudalnych i rozbicia dzielnicowego w Polsce ma ona przede wszystkim znaczenie bardzo ważnej arterii strategicznej oraz administracyjnej. Pod względem gospodarczym droga ta nie przedstawiała większego znaczenia jako droga tranzytowa, gdyż Kraków handlowo związany był głównie dwoma pierwszorzędnej wagi szlakami: niemiecko-ruskim oraz węgiersko-bałtyckim<sup>65</sup>. Krótkotrwałą próbę rozbudowania tej drogi jako szlaku tranzytowego spotykamy u schyłku XIV w., kiedy istniała silna tendencja do wytworzenia na linii Kraków—Poznań—Szczecin bezpośredniego połączenia miast polskich z miastami północnych Niemiec i Flandrii z ominięciem Torunia i Gdańska<sup>66</sup>.

Jest rzeczą przy tym charakterystyczną, że jeśli chodzi o ten trakt, nie posiadamy żadnego dokumentu, nawet późniejszego, który by szczegółowiej i dokładniej podawał jego przebieg. Jedynie dzięki umowom celnym Władysława Jagiełły z książętami zachodnio-pomorskimi z końca XIV w. zanotowane mamy nieliczne zresztą etapy tej drogi. Mianowicie, jeżeli chodzi o trasę między Poznaniem a Krakowem, wyznaczone zostały następujące komory celne: Poznań—Pyzdry—Kalisz—Sieradz<sup>67</sup>. Z innego dokumentu dotyczącego opłat celnych dowiadujemy się, że dalszą komorą celną jest przy tej drodze Radomsko<sup>68</sup>. Uzu-

<sup>64</sup> Tamże, III, 1988.

<sup>65</sup> S. Weymann op. cit. s. 28-33 oraz przyp. 2 na s. 28, podający literaturę, omawiającą znaczenie gospodarcze tych arterij komunikacyjnych.

<sup>66</sup> CDCivitt Crac I nr 72-76 (1390).

<sup>67</sup> Tamże, nr 75.

<sup>68</sup> Tamże, nr 162 (1456).

pełniając te wiadomości dokumentem Kazimierza Wielkiego z 1362 r. w sprawie drogi solnej małopolsko-wielkopolskiej<sup>69</sup> oraz itinerariami królewskimi z XV w. przypuścić należy, iż droga poznańsko-krakowska, wytyczona na mapie dróg tranzytowych XVI w., jest drogą bardzo starą, wykształconą w okresie formowania się państwa polskiego. Na marginesie jednak należy dodać, że trakt handlowy poznańsko-krakowski mógł być na znacznej przestrzeni wspólny z traktem małopolsko-pruskim i przejście na drogę równoleżnikową w kierunku Poznania nastąpić mogło bądź w Piotrkowie, bądź dopiero w Łęczycy. Tak w każdym razie informuje nas dokument wprawdzie późny, gdyż z XV w. w charakterystycznych słowach: „versus Magnam Poloniam et Prusiam transiuerunt communem et magnam stratam prout satis notum est”<sup>70</sup>.

Co do dróg wschodnich, wybiegających z Poznania, to w rachubę tu wchodzi ze względu na bardzo wczesne osadnictwo dwa szlaki, mające od najwcześniejszych czasów duże znaczenie zarówno handlowe, jak administracyjne.

Pierwszy jest to znany z mapy XVI w. trakt, idący z Poznania do Łęczycy, skąd istniały połączenia z Mazowszem i Litwą oraz Rusią włodzimiersko-halicką i krajami czarnomorskimi. Przebieg tej drogi był w czasach tworzenia się państwa polskiego i w czasie rozbitcia feudalnego w pewnych odcinkach odmienny niż w XVI w. Wskazuje na to najstarsze osadnictwo oraz znaczenie gospodarczo-administracyjne pewnych punktów osadniczych położonych na południe od przebiegu drogi poznańsko-łęczyckiej w w. XVI. Bardzo słabe ślady tego najstarszego połączenia Poznania z Łęczycą chwytny jeszcze na mapach z XVIII w. w postaci dróg wiejskich. To odchylenie od drogi wytyczonej dla XVI w. dotyczy przede wszystkim odcinka od Kostrzyna do Łęczycy. Biegło ono moim zdaniem przez Giecz — Targową Górkę — Biechowo — Borzykowo — Ciążeń — Łąd<sup>71</sup> i dalej, okrążając rozlewiska Warty, dochodziło do Goliny. Skąd już biegło traktem szczegółowo odtworzonym dla XVI w. przez Konin—Koło do Łęczycy, punktu centralnego szlaków komunikacyjnych Polski centralnej w XIII i XIV w. Okres świetności i znaczniejszego ożywienia handlowego przeżywała ta droga w czasach wytwarzania się w Polsce stosunków feudalnych oraz rozbitcia dzielnicowego. Stanowiła ona wówczas główne połączenie komunikacyjne Wielkopolski z południową częścią Mazowsza oraz z Rusią.

Drugi z traktów, wybiegający z Poznania na wschód, to droga z Poznania poprzez obszar najstarszego osadnictwa Wielkopolski. Miejscowości położone przy tym trakcie, jak Poznań, Gniezno, Trzemeszno, Mogilno, Strzelno i Kruszwica<sup>72</sup>, wiążą się integralnie z początkami państwa polskiego. Łączyła ona

<sup>69</sup> Matr. R. P. Sum. III, 355 potwierdzenie dokumentu z 1362... e Bochnia sal versus Calys vehentes a solutione medii thelonei dicti mostowe in Usczyc (Ujście solne) Słomnik, Radomskie, Szczyrcow, Buszanyn et Syradia liberat.

<sup>70</sup> CDCivit Crac I, 156 (1453).

<sup>71</sup> K. J. Hładyłowicz, op. cit. s. 63, słusznie uważa region ten za bardzo stare i gęste osadnictwo, powstałe na skutek urodzajności gleb okolicznych. W związku z tym pozostaje duże znaczenie gospodarcze i strategiczno-administracyjne wymienionych osad dla wczesnopiastowskiej organizacji państwowej.

<sup>72</sup> Tu konstatujemy taki sam fakt powiązania znaczenia wymienionych osad z gęstym osadnictwem, jak przy regionie giecko-ładzkim.

z jednej strony drogą na Inowrocław i Wyszogród Wielkopolską poprzez Kujawy z Pomorzem Gdańskim, z drugiej strony poprzez Kruszwicę i Włocławek z północnym Mazowszem<sup>73</sup>. Wykształcenie przebiegu tej drogi wiązać należy z czasami przed powstaniem państwa polskiego. W XIII w. droga ta jest fragmentem znanej już nam arterii komunikacyjnej idącej z Niemiec środkowych poprzez Łużyce, Wielkopolskę i Kujawy do państwa Zakonu Krzyżackiego. Dokładniejszy przebieg końcowego odcinka tej drogi posiadamy z drugiej połowy XIV w.<sup>74</sup> Droga ta przez całą epokę feudalną odgrywała rolę jednej z najważniejszych dróg Wielkopolski tak pod względem administracyjnym jak handlowym. Dodać jeszcze wypada, że położone przy tej drodze znaczniejsze ośrodki miejskie, jak Gniezno, Inowrocław, Radziejów, stanowią zarazem najbardziej rozbudowane punkty węzłowe wschodniej Wielkopolski i Kujaw. Przechodziły bowiem przez nie także drogi nie związane ze stolicą Wielkopolski, mianowicie drogi południkowe, biegnące ze Śląska, Małopolski w kierunku na Bałtyk.

Z dróg, wychodzących z Poznania w kierunku północnym, mamy na odtworzonej mapie dróg XVI w. następujące trakty:

- 1) Poznań—Sieraków—Drzeń (Drezdenko) w kierunku na Szczecin
- 2) Poznań—Wronki—Wieleń także w kierunku na Szczecin
- 3) Poznań—Oborniki lub Rogoźno—Czarnków—Ujście w kierunku na Wałcz, Drawsko.
- 4) Poznań—Rogoźno—Kępcia—Nakło lub Bydgoszcz w kierunku na Gdańsk.

Istnienie tych dróg w w. XIII nie podlega dyskusji. Mamy o nich dyplomatyczne i historiograficzne wzmianki z tych czasów. Sądzić wolno, że ich metryka jest znacznie starsza, że ich wykształcenie i utrzymanie wiąże się z czasami sprzed rozbitcia dzielnicowego Polski. Linia Noteci stanowiła granicę między Wielkopoiską a pogańskim jeszcze wówczas Pomorzem Zachodnim. Względy strategiczne wymagały jak najkrótszych połączeń komunikacyjnych systemu obronnego grodów granicznych z centrum państwa. Z tych też względów drogi te miały przede wszystkim znaczenie strategiczne<sup>75</sup>. Znaczenie gospodarcze tych traktów jest bez wątpienia mniejsze niż innych dróg węzła poznańskiego,

<sup>73</sup> Najważniejsze przejście z Wielkopolski na Kujawy w kierunku na Bydgoszcz lub Toruń istniało w Mątwach w pobliżu Inowrocławia; oprócz tego istniało również stare przejście w Żelachowie koło Łabiszyna i trzecie w Kruszwicy (CDPruss I, 90 1252).

<sup>74</sup> Odcinek drogi między Poznaniem a Kruszwicą znamy dokładnie na podstawie *itinerarium* komisji królewskiej, przybywającej do Wielkopolski w r. 1381, aby załatwić sprawy sporów prawnych i uchylić nadużycia starostów. Trasa podróży komisji królewskiej jest następująca: z Brzeźcia... iverunt feria sexta posthac proxima in Cruszviciam, sabbato in Strzellnam, dominico die in Mogilnam, feria secunda in Trzemesznam, feria tertia in Gneznam et feria quarta Poznaniem intraverunt (MPH II, s. 697, Kronika J a n k a z Czarnkowa).

<sup>75</sup> W r. 1272 droga Poznań—Drzeń—Strzelce jest świadkiem wyprawy wojennej Przemysława II do Nowej Marchii. Wraca on zaś drogą przez Wieleń (MPH, III, s. 38-9, Rocznik wielkopolski). W następnym roku Przemysław bawi w Szczecinie i wraca do Poznania wraz ze świeżo poślubioną Ludgardą przez Drzeń. Dostojnicy wielkopolscy... ibi ipsam cum honore receperunt et usque in Poznaniem duxerunt. (MPH, III, s. 39 — Rocznik wielkopolski).

należą one raczej do typu dróg lokalnych Wielkopolski. Ze Szczecinem bowiem Poznań miał najstarsze połączenie komunikacyjne drogą zachodnią idącą do Lubusza czy później do Frankfurtu, która w Międzyrzeczu skręcała na północ i przez przejście santockie<sup>76</sup>, a później też groblę gorzowską szła na Pyrzyce ku ujściu Odry. Podobnie też z Gdańskiem bezpieczniejsze połączenie istniało przez drogę poznańsko-toruńską lub wariant drogi poznańsko-bydgoskiej idącej przez Gniezno. Jeszcze Janko z Czarnkowa, wspominając o napadach łupieżczych na kupcach krzyżackich, wymienia miejscowości nie związane z traktami handlowymi, wychodzącymi z Poznania na północny wschód<sup>77</sup>. Droga do Gdańska przez przejście nakielskie poważniejszego znaczenia handlowego nabiera dopiero na przełomie XV i XVI w.<sup>78</sup>

Jeszcze bardziej problematyczne jest uznanie dla w. XIII czy nawet XIV drogi idącej przez Czarnków i Ujście w kierunku Kołobrzegu, jako poważniejszej drogi tranzytowej. O tych drogach, jako arteriach handlowych, nie słyszemy nawet w XVI w. Znaczenie ich polega przede wszystkim na tym, że od chwili włączenia przez Kazimierza Wielkiego Drawską i Wałczą do państwa polskiego łączyły one ziemie te ze stolicą Wielkopolski. Sporadyczna wzmianka z okolic nadnoteckich o „*via magna que vadit in Zławno*“<sup>79</sup> oraz wiadomość z biografów Ottona z Bambergu o powrocie jego z okolic nadbałtyckich przez Ujście<sup>80</sup>, bez wzmianek o utrzymywaniu stosunków handlowych miast wschodniej części Pomorza Zachodniego z Wielkopolską, wskazuje raczej na to, że większego znaczenia handlowego droga ta w XIII w. nie posiadała.

#### Węzeł kaliski

Jeżeli chodzi o stwierdzenie, które z dróg węzła kaliskiego odtworzonego dla XVI w. odgrywały rolę dróg tranzytowych dla w. XIII, to stosujemy tę samą metodę co przy węźle poznańskim. A mianowicie wobec znikomej ilości bezpośrednich dyplomatycznych przekazów o drogach uciekamy się do pod-

Jeżeli zaś chodzi o drogę do Gdańska przez Nakło, to wcześniejsze wiadomości o pochodach wojennych na tej drodze przynoszą kroniki np. Rocznik świętokrzyski dawny, który notuje zwycięstwa polskie nad Pomorzanami w r. 1091 oraz 1113 (MPH II, s. 773).

W połowie XIII w. mamy wzmiankę, że Świętopelk zdobywa gród nakielski. Wielkopolanie, w tej sytuacji, budują... *circa ipsam viam contra portam Polonicam... castellum pro munitione Polonie*. Przemysław w tym czasie obchodząc gród w Nakle zdobywa gród w Raciążu na Pomorzu gdańskim. Potem Przemysław odbywa wiec w Kcyni w celu naradzenia się nad odebraniem Nakła. Związek tych miejscowości z drogą poznańsko-gdańską przez Kcynię, Nakło, Raciąg wydaje się dość wyraźny (MPH III, s. 24—28, Rocznik wielkopolski).

<sup>76</sup> Por. A. Hofmeister, Zur Chronologie und Topographie der ersten Pommernfahrt des Bischofs Otto v. Bamberg, Pom. Jahrb. 22 (1924) s. 11—15; także H. Knorr, Mannus Jb. 28, 1933, s. 223, z uwagą, że najstarsza droga z Międzyrzecza do Santoka szła prawym brzegiem Warty.

<sup>77</sup> MPH II, s. 728/29. Kronika Janka z Czarnkowa.

<sup>78</sup> Jako „*via nova*“ dla kupców notowana jest ona w połowie XIV w. (Arch. Tor. nr 111).

<sup>79</sup> CDPMai I 116 (1225).

<sup>80</sup> Patrz przyp. 76.

budowania ich wiadomości historiograficznymi i, tak samo jak tam, ograniczamy się raczej do wskazania, które z traktów z XVI w. miały znaczenie dróg tranzytowych w w. XIII, niż do szczegółowego odtworzenia, zachowując, rzecz jasna, podstawowy warunek, to znaczy odpowiednią chronologię osadniczą. Nie leży też w zakresie naszych zainteresowań wskazanie, od kiedy jakiś trakt stanął poważniejszy szlak tranzytowy, choć to zagadnienie przy niektórych drogach węzła kaliskiego byłoby bardzo aktualne. W tym przypadku musielibyśmy się w procesie historycznym cofnąć bardzo daleko, bo aż do epoki wspólnoty pierwotnej na ziemiach polskich, co z lepszym skutkiem i z pewnością zrobili już historycy zajmujący się tym okresem historycznym. My ograniczymy się jedynie do zasygnalizowania takich starych szlaków, a poza tym wskażemy na podstawie materiałów z XIII w., które z dróg miały poważniejsze znaczenie handlowe lub administracyjne. Węzeł kaliski jest oczywiście znacznie skromniejszy niż poznański, proporcjonalny zresztą do znaczenia gospodarczego stolicy księstwa czy później województwa kaliskiego.

Z dróg, które przebiegały przez Kalisz i które w XIII w. miały charakter dróg tranzytowych, w grę wchodzić mogą trzy trakty, a właściwie sześć dróg docelowych. Mianowicie:

- I. 1) droga z Wrocławia przez Oleśno i Syców lub z Opola i Brzegu przez Namysłów, Ostrzeszów, Ołobok do Kalisza
- 2) z Kalisza zaś przez Stawiszyn, Konin, Strzelno, Kruszwicę i dalej albo przez Bydgoszcz i Wyszogród albo też przez Toruń (od połowy XIII w.) do Gdańska.
- II. 3) Droga z Poznania przez Środę lub fragment starej drogi łączycyckiej, wiodącej przez Giecz i dalej przez Pyzdry do Kalisza.
- 4) Z Kalisza trzema wariantami albo przez Sieradz—Sulejów, albo przez Sieradz—Radomsko, albo wreszcie przez Wieleń—Kłobucko (najpóźniej uczęszczany wariant) w kierunku do Krakowa.
- III. 5) Ostatni wreszcie zespół dróg wiodł do Kalisza drogami równoleżnikowymi z Mazowsza trzema wariantami przez Koło, Łowicz i Rawę.
- 6) Z Kalisza drogami wyżej wspomnianymi w kierunku na Poznań i miasta południowej Wielkopolski lub na Ostrzeszów—Syców w kierunku na Śląsk.

Pierwszy zespół dróg, tj. drogi śląsko-bałtyckie, wiodące przez Kalisz, mają bardzo starą historię. Przypuszczalnie nawiązują one do przebiegów dróg z okresu rozkładu wspólnoty pierwotnej na ziemiach polskich. Uderzająca bowiem jest zgodność ich przebiegu, jeśli chodzi o odcinki wiodące przez Śląsk i wschodnią Wielkopolskę, ze schematem odtworzonych dróg bursztynowych z czasów rzymskich<sup>81</sup>. Z czasów początków państwa polskiego świadectwem tej drogi jest znany relikw kultury materialnej w postaci kamienia drogowego, znajdującego się w Koninie, który znaczył połowę drogi z Kalisza do Kruszwicy.

<sup>81</sup> Por. K. Majewski, Importy rzymskie na ziemiach słowiańskich, Wrocław 1949, mapa 1 i 2, oraz K. Tymieniecki, Ziemie polskie w starożytności, Poznań 1951, mapa 14.



Połowa w. XIII jest zaczątkiem stałych kontaktów handlowych Wrocławia z Toruniem przez Kalisz<sup>82</sup>. O rozbudowaniu ich nie tylko świadczą wzmianki o tym trakcie z terenu wschodniej Wielkopolski, lecz również o stałości tych stosunków i kierunku najważniejszych przechodów kupieckich najdobitniej świadczą nazwy dwóch głównych bram Kalisza: wrocławskiej i toruńskiej<sup>83</sup>.

Drugi zespół dróg, to jest wielkopolsko-małopolskich, został omówiony już przy węźle poznańskim. Dodać jednak wypada, że odcinek tej drogi: Kalisz — Pызdry—Poznań odgrywał bardzo ważną rolę nie tyle może handlową, ile administracyjną i strategiczną w ramach księstw wielkopolskich. Dowodem są liczne itineraria książęce, trzymające się ściśle tej arterii komunikacyjnej.

Trzeci zespół dróg równoleżnikowych, łączący przez Kalisz niektóre ziemie mazowieckie z południową Wielkopolską oraz ze Śląskiem, to drogi do Kalisza idące z Łowicza i Łęczycy przez Uniejów i Spicymierz albo z Rawy przez Szadek i Wartę. Drogi te nie stanowiły wprawdzie najważniejszych połączeń tranzytowych, lecz istnienie ich uzasadnione jest starym osadnictwem oraz potrzebami powiązania lokalnych rynków wymiany gospodarczej. Poza tym względy administracyjno-strategiczne wskazują na istnienie tych połączeń komunikacyjnych przynajmniej już w XIII w.

Pewną wskazówką co do przebiegu tych dróg może być „rejza“ napadu Krzyżaków na Polskę we wrześniu 1331<sup>84</sup>. Nie należy również zapominać o roli Łęczycy, jako miejsca częstych międzydzielnicowych zjazdów książąt piastowskich oraz synodów w XII i XIII w. W związku z tym połączenie kalisko-łęczyckie musiało mieć duże znaczenie.

## VI. DROGI WIELKOPOLSKI W XVI WIEKU

### 1. Węzeł poznański

O poszczególnych drogach zbiegających się w Poznaniu mamy — rzecz jasna — wiadomości dużo wcześniejsze. Nie biorąc nawet pod uwagę wzmianek historiograficznych, które — zwłaszcza przy wyprawach wojennych, itinerariach, podróżach dyplomatycznych itp. — podają nam w formie na ogół bardzo lakonicznej, wiadomości o połączeniach komunikacyjnych z czasów początków państwa polskiego — pierwsze wzmianki dyplomatyczne pochodzą z dokumentów XII w. Są to wiadomości, które wprawdzie nie dotyczą samego przebiegu dróg, lecz podają nieliczne i często bardzo lapidarne wiadomości o niektórych elementach drożnych, jak brody, przewozy, mosty i komory celne. Wzmianki natomiast o nazwach dróg czy określające jak najogólniej ich przebiegi pojawiają się nie wcześniej w Wielkopolsce jak w pierwszej połowie XIII w. Wzmianki te są coraz liczniejsze w wiekach następnych, w szczególności okres rządów Kazimierza Wielkiego jest pod tym względem najbogatszy. Te wszystkie jednak pojedyncze wzmianki, chronologicznie rozciągnięte na przestrzeni

<sup>82</sup> Już w r. 1260 mamy w Kaliszu wzmiankę o drodze toruńskiej (CDPMai I 389), w r. 1318 i 1349 podane zostały jej etapy (tamże, II 1001 i 1289).

<sup>83</sup> H. Münch, op. cit. tabl. XVII do XIX.

<sup>84</sup> Por. mapkę najazdu Krzyżaków na Polskę w 1331 (M. Z. Wojciechowski, Polska Piastów, Polska Jagiellonów, Poznań 1946, s. 141).

trzech wieków, podające najczęściej gdzieś w jednym punkcie fakt istnienia dłuższego traktu, stanowią bardzo niewdzięczny materiał do szczegółowego odtworzenia przebiegu całej drogi. A jeśli nawet podaje się dwa czy więcej punktów etapowych poszczególnych dróg, to są one tak bardzo od siebie odległe, że szczegółowe przedstawienie przebiegu odcinka drogi między tymi punktami etapowymi nie jest rzeczą łatwą, chociaż się uwzględni przy tym właściwą chronologię osadniczą badanego terenu i ma się do dyspozycji kompletny materiał kontrolny w postaci map XVIII w. Dopiero z XVI w. zachował się cenny dla zagadnień drożnych Wielkopolski dokument<sup>85</sup>, który dla jednego punktu czasowego podaje szeroki wachlarz dróg rozbiegających się promieniście z Poznania. Wymienione zostały wówczas w jednym akcie następujące trakty: do Gdańska przez Nakło i Tucholę, do Bydgoszczy przez Wagrowiec i Kcynię, do Torunia przez Gniezno i Inowrocław, do Warszawy przez Kleczew, Kłodawę, Kutno i Łowicz, do Lublina dwie drogi: stara przez Kleczew, Ślesin, Łuczyno, Koło, Powiercie i Łęczycę, nowa zaś przez Kleczew, Kłodawę i Łęczycę. Do Lwowa, zapewne drogami poznańsko-lubelskimi aż do Łęczycy, gdyż jedynym punktem orientacyjnym, podanym w tym dokumencie, jest Łęczycza. Do Krakowa przez Wrześnię, Słupcę, Konin, Turek i Sieradz. Wszystkie te wymienione drogi wychodziły z Poznania przez Bramę Wielką, przechodząc obok kościoła katedralnego. Przez Bramę Wrocławską wychodziły następujące trakty: do Wrocławia na Kościan i Poniec, do Głogowa na Kościan i Wschowę, do Krosna, przez Grodzisk, Zbąszyń i Babimost i do Międzyrzecza, a więc przede wszystkim na Frankfurt przez Bytyń, Pniewy, Pszczew i Policko. Przez Bramę zaś Wroniecką w dokumencie wymieniono tylko dwie drogi poznańsko-szczecińskie: pierwsza w kierunku na Szamotuły, Wronki i Wieleń, druga na Sieraków i Drezdenko.

Jak z przeglądu dróg wynika, nie wymienione zostały drogi wychodzące na północ z Poznania, mianowicie drogi idące na Czarnków, Ujście i Łobżenicę oraz drogi wychodzące na południe, mianowicie stara droga poznańsko-wrocławska przez Śrem oraz droga poznańsko-kaliska przez Pyzdry lub młodszy wariant przez Nowe Miasto i Pleszew. Przyczyną niewymieniania dróg północnych Poznania jest — jak sądzić można — brak większego zainteresowania handlowego stolicy Wielkopolski wymienionymi miastami wielkopolskimi. Miasta te ciążyły raczej gospodarczo ku ziemiom pomorskim. Jeżeli zaś

<sup>85</sup> Oryginał znajdował się w aktach Korporacji Kupieckich w bibliotece Krasickich, przedrukowany w dodatkach źródłowych u. J. Leitzgebra, op. cit. s. 138—143. Datowany jest na połowę XVI w. Tytuł zaś brzmi: *Cursus onusti mercibus a vectoribus subsequenteribus itineribus proficisci antiquitus solent e Posnania*. W dalszym ciągu cytujemy go w skrócie: *Cursus proficisci*.

Drogi z Poznania wychodziły trzema głównymi bramami. Bramą Wroniecką wychodziło się na drogi do Szczecina przez Drezdenko i Wieleń oraz do Obornik. Bramą Wrocławską do Wrocławia, Głogowa, Krosna i Frankfurtu przez Międzyrzecz. Reszta dróg, a więc do Gdańska przez Nakło, do Torunia, Warszawy, Lublina, Lwowa, Krakowa, Kalisza i do Wrocławia przez Śrem kierowała się przez Bramę Wielką, most na Warcie, groblę kapitulną (Chwaliszewo), Ostrówek i Śródkę. Subsydiarnie używano też Bramy Wodnej i mostu położonego naprzeciw kościoła kolegiackiego (por. J. Łukaszewicz, *Obraz hist. statyst. m. Poznania II*, s. 95—98). Komora celna poznańska znana jest w 1. połowie XIII w. i często wymieniana później (S. Weymann,

chodzi o południowe drogi, to sądzić należy, że główne połączenie Wrocławia z Poznaniem przebiegało w XVI w. zdecydowanie już drogą na Kościan. Pominięcie zaś Kalisza, jako punktu etapowego dróg wielkopolsko-małopolskich, spowodowane zostało przypuszczalnie obowiązującym wówczas jeszcze długim, bo siedmiodniowym prawem składu Kalisza, co stanowiło poważne utrudnienie w podróżach handlowych na linii Poznań—Kraków. Sam bowiem dokument, jak widzimy, podaje do Krakowa drogę bardziej okrężną, idącą przez Turek i Sieradz.

Ten spis dróg węzła poznańskiego z XVI w. ma o tyle jeszcze większą wartość, że nie jest to nowy edykt królewski, czy zarządzenie starosty generalnego wielkopolskiego w sprawie dróg, lecz jest to spis traktów sporządzony w celach informacyjnych dla kupców oraz furmanów poznańskich i, jak wynika z treści samego dokumentu, przebiegi wymienionych połączeń komunikacyjnych wykształciły się na podstawie długotrwałego zwyczaju.

Dla przedstawienia węzła poznańskiego w XVI w. najważniejsze znaczenie miały dwa dokumenty: edykt Zygmunta I z r. 1513 w przedmiocie zagadnień celnych, z dołączoną tabelą niektórych dróg wielkopolskich<sup>86</sup>, oraz konstytucje sejmu piotrkowskiego<sup>87</sup> z 1565 r. dotyczące jarmarków, praw składu oraz dróg starych.

op. cit. s. 133). W XVI w. należy oczywiście do głównych komor Wielkopolski (Corp. iur. pol. III, 130 i 131). W r. 1509 mamy ciekawe porównanie wpływów komory krakowskiej i poznańskiej. Otóż z cła nowego (wywozowego) z komory krakowskiej przewiduje się 5000 flor., z cła zaś poznańskiego nowego i starego 8000 flor. (Matr. R. P. Sum. IV/4, 9150; por. przykładowo tamże I, 1058; II, 209; IV/4 10383 oraz R. Rybarski op. cit. T. II, s. 46—117).

<sup>86</sup> Corp. Iur. Pol. III, 130 (1513). Tabela niektórych dróg wielkopolskich pt. *Via et loca eundi mercatoribus*. Dołączona ona została do edyktu w sprawie komor i strażnic celnych niektórych dróg wielkopolskich. Skierowano ją pod adresem starosty generalnego wielkopolskiego oraz miejskich władz Poznania. Podzielona jest na cztery działy, z których pierwszy stanowi punkt wyjściowy, drugi — komorę celną główną, trzeci — strażnice celne, czwarty — punkt docelowy. A oto jej schemat:

1	2	3	4
Mazowsze	Kalisz	Ostrzeszów, Odolanów	Śląsk przez Syców
Prusy	Poniec	Jutrosin, Zduny Sarnowa, Szymanowo	Śląsk przez Żmigród
Gdańsk	Wschowa	Górka Miejska, Krobia	Głogów
Nakło	Poznań	Międzyrzecz, Babimost Przemęt, Obra, Kębłowo	Frankfurt

Z przytoczonej tabeli widzimy, że poza pierwszą pozycją, to znaczy drogą Mazowsze—Śląsk, idącą przez Kalisz, która wytyczona jest w sposób zrozumiały — z tym oczywiście wyjaśnieniem, że są to drogi północno-zachodniej części Mazowsza, wiodące głównie przez Koło, gdyż tylko w tym przypadku rola strażnic celnych w Odolanowie i Ostrzeszowie jest zupełnie jasna — chodziło tu bowiem o uniemożliwienie bezpośrednich przejść z m. Warty czy Sieradza na Międzybórz i Syców z ominięciem komory kaliskiej — reszta wymienionych tras jest bardziej zagmatwana. Być może chodziło tu głównie o to, aby skierować przechody

## a) Droga Poznań—Łowicz—Warszawa

Trakt ten po raz pierwszy wspomniany jest w całej rozciągłości w mandacie Władysława Warneńczyka do starosty generalnego wielkopolskiego Wojciecha Malskiego oraz do wszystkich organów prowincjonalnej władzy państwowej, m. i. do burgrabiów i dozorców mostów i przewozów. Wystawiony został w r. 1444. Oczywiście podaje tylko punkty komunikacyjne najważniejsze. Są nimi idąc z Poznania na wschód Słupca, Kleczew, Kłodawa, Kutno i Łowicz<sup>88</sup>.

Dokumentów wcześniejszych, które by chociaż w formie zupełnie ogólnej wspominały o natężeniu ruchu handlowego na tej drodze, nie posiadamy. Jest to droga raczej późna. Nie wcześniej chyba nabrała znaczenia dla handlu polskiego jak w początkach wieku XV. Jej powstanie wiąże się ściśle ze zmianami struktury gospodarczej Polski, w szczególności z powstaniem szlacheckich gospodarstw folwarcznych. Szedł bowiem wtedy na zachód eksport wołów, koni, skór, wosku, miodu itp. Duże znaczenie w ożywieniu natężenia handlowego na tym trakcie miało nawiązanie poważniejszych stosunków handlowych miast wielkopolskich z Mazowszem oraz Litwą<sup>89</sup>.

Próba dokładniejszego wytyczenia odcinka wielkopolskiego tego traktu opiera się głównie na badaniu przebiegu tej drogi na mapach XVIII w. oraz na wcześniejszych wzmiankach źródłowych podających pewne elementy komunikacyjne. Rekonstrukcja wygląda następująco: z Poznania wychodziła ta droga przez Wielką Bramę i po przejściu mostu na Warcie wiodła poprzez Groblę Kapitulną, późniejsze Chwaliszewo, Ostrówek obok kościoła katedralnego<sup>90</sup>, most na Cybinie, Śródkę i kierowała się w kierunku wschodnim przez Główną, Kobylepole<sup>91</sup>, opodal Swarzędza i przez Jasień, Paczkowo dochodziła do Kostrzyna<sup>92</sup>. Skąd przez Siedlec, Neklę, Zasutowo, Psary dochodziła do przejścia na bagnistej rzece Wrześnicy, osiągając blisko leżącą Wrześnię. Odcinek z Wrześni do Słupcy<sup>93</sup> jest trudniejszy do odtworzenia; jak sądzę, mamy tutaj dwa warianty: starszy, wiodący przez Gozdowo, Graboszewo i Skarboszewo, i młodszy, przez Węgierki i Strzałkowo. Ze Słupcy, ważnego punktu węzłowego w XV w., droga kieruje się na północny wschód, przez Młó-

kupców tylko przez wymienione trzy główne komory celne, tj. Poznań-Wschowę i Poniec. Całe to zagadnienie wypłynęło w związku z wprowadzeniem w r. 1507 cła eksportowego zwanego cłem nowym. A wymienione strażnice celne miały głównie za zadanie strzec pozostałe drogi tranzytowe, którymi mógł iść za granicę przemysł towarów.

<sup>87</sup> Vol. Leg. II, s. 59 p. 33—35.

<sup>88</sup> CDPMai V, 722 (1444). Charakterystycznym jest przy tym fakt, że „dzierżawcy dróg“ (tj. właściciele komor mytniczych) zmuszają kupców poznańskich do jeżdżenia drogami „nie zwyczajnymi“, aby ściągnąć z nich nadzwyczajne myta. W razie oporu stosują bezprawnie sekwestr towarów.

<sup>89</sup> *Cursus proficisci*; po upływie wieku podaje się ten sam przebieg drogi z następującymi punktami etapowymi: Kleczew, Kłodawa, Kutno i Łowicz. <sup>90</sup> Tamże.

<sup>91</sup> CDPMai II, 1114 (1330)... viam que ducit de civitate (Poznań) versus Cobilepole.

<sup>92</sup> CDPMai V, 692 (1442) wzmianka w Główniej o drodze idącej ku Kostrzynowi.

<sup>93</sup> Akta Korp. Kup. Pozn. Ser. I, nr 5, podają większość tych punktów etapowych między Neklą a Sepolnem jako miejsca poboru nieprawnego lub niesłusznie podwyższonego myta. W tym samym akcie narzeka się również na zły stan dróg pod Wrześnią.

dojewo (Młodniewo), Drżążę, Jabłkę do Kleczewa. Dalsze etapy tej drogi na odcinku wielkopolskim znaczone są przez następujące osady: Sarnowę—Ślesin<sup>94</sup>—Sępólno—Wierzbie—Bugaj—Bierzwienną. Po czym dochodzi do Kłodawy<sup>95</sup> i dalej, podają wyłącznie tylko najważniejsze orientacyjne punkty, kieruje się do stolicy przez Krośniewice, Kutno, Łowicz, Sochaczew, Błonie i Wolę. W Warszawie łączyła się ta droga z arteriami handlowymi ziem litewskich i ruskich.

#### b) Poznań—Łęczyca—Lublin

Spis dróg poznańskich z XVI w. wymienia dwie drogi, starą i nową. Trakt ten przeżywał okres największego natężenia ruchu handlowego od wieku XV do XVII. Głównym przedmiotem handlu były przede wszystkim woły oraz skóry. Zapewne również wożono ze sławnych jarmarków lubelskich wosk, miód oraz czerwiec. Odwrotnie, z zachodu szły za pośrednictwem kupców poznańskich towary przemysłowe.

a) Stara droga poznańsko-lubelska<sup>96</sup>

b) Przebieg drogi poznańsko—lubelskiej możemy stosunkowo dokładnie odtworzyć na podstawie źródeł XV i XVI w. Odcinek z Poznania przez Kleczew do Ślesina jest wspólny dla tej drogi z drogą poznańsko-warszawską. Najtrudniejszy do zrekonstruowania jest odcinek ze Ślesina do Koła, gdyż wchodzi tu w grę kilka wariantów tej drogi; wszystkie zresztą wspomniane w źródłach XVI wieku. Pierwszy wiedzie przez Piotrkowice—Jabłkowo—Ponków— do Łeczywna i dalej przez Drzewce—Budzisław, — Bliznawieś do Koła. Drugi wiódł z Jabłkowa przez Kramsko—Wysokie do Budzisławia. Trzeci skręcał na południe przed Sępólnem i przez Police, Lubstowo, Łeczywno w dalszym swym biegu do Koła wchodził na drogi wyżej omawiane. Czwarty wreszcie wariant szedł drogą poznańsko—warszawską aż do samego Sępólna i tu dopiero kierował się na południe do Koła, przechodząc przez Wierzbie—Mostki—Mały i Wielki Osiek oraz Ruchenę<sup>97</sup>.

Odcinek z Koła do Łeczycy jest również trudny do odtworzenia. Kartografia z XVIII w. podaje jako trakty główne dwa warianty: Koło—

<sup>94</sup> Most ślesieński wzmiankowany jest w r. 1422 (CDPMai V, 365).

<sup>95</sup> Wzmianki o komorze celnej w Kłodawie mamy w Matr. R. S. Sum. II, 1444 (1501) oraz tamże V/1, 2403; w Kutnie tamże IV/4, 9535 (1510); w Sochaczewie tamże II, 1444. Przy tym podaje się, skąd głównie i dokąd idą transporty kupieckie... de Russia, Lithuania, Masovia et Moscovia versus Pōsnaniam, Gnesnam et Vratislaviam.

<sup>96</sup> *Cursus prof.* podaje następujące etapy: Kleczew, Ślesin, Łeczywno, Koło, Powiercie i Łeczyca.

<sup>97</sup> Znaczna większość tych miejscowości podana jest w skardze kupców poznańskich na niesłuszne obciążenia przepędu bydła z Rusi. Por. <sup>93</sup>. Wzmianki z przełomu XV i XVI w. o komorze celnej w Kole mamy w Matr. R. P. Sum. II, 759, 1217, 1812. Łeczyca jest bardzo starą komorą celną, liczne wzmianki o niej patrz S. Weymann op. cit. s. 132. W r. 1523 toczy się spór między celnikiem łeczyckim a kupcami poznańskimi o przewożenie towarów obcych kupców... sub nomine mercium Poznaniensium (Matr. R. P. Sum. IV/4, 13643).

Grzegorzew—Kłodawa—Łęczycza oraz drugi Koło—Powiercie—Dębie nad Nerem—Błonie—Łęczycza<sup>98</sup>. Obszar w obrębie tych dróg to raczej późniejsze z XVII i XVIII w. pochodzące osadnictwo. Nie przesądza to jednak możliwości istnienia przez kompleks leśny drogi. Zwłaszcza drogi przeznaczonej głównie do przepędzania bydła. Wiadomo, że handlarze bydła w tych czasach chętnie korzystali z dróg wiodących przez bory, ponieważ mieli wówczas większe możliwości wypasu bydła bez specjalnej opłaty zwanej „pastewne“. Drogi, wiodące przez tereny uprawne, były daleko więcej niekorzystne dla przepędu z powodu szkód, jakie wyrządzało bydło pędzone w dużych stadach, liczących po kilkaset sztuk.

W dokumencie z XVI w., w którym kupcy poznańscy skarżą się na uciążliwe opłaty pobierane w drodze z Łęczyczy do Międzyrzecza, mamy właśnie przed sobą taką typową drogę leśną, przeznaczoną głównie do przepędu bydła.

Wiodła ona z Koła przez Powiercie—Ładoradz (Ladorus) — Rośle—Pieczew—Kobyłę—Grabowo—Korki (Chorki) — Błonie—Topolę do Łęczyczy<sup>99</sup>. Dalszy ciąg tej ważnej dla eksportu bydła drogi wiodł z Łęczyczy przez Stryków—Brzeziny—Inowódź—Przytyk do Radomia<sup>100</sup>, gdzie łączył się z ważnym w wieku XV i XVI traktem śląsko-ruskim, przechodzącym, jeśli chodzi o tereny Polski centralnej, przez następujące miasta: Wieluń — Brzeźnica — Radomsko — Przedbórz — Żarnów — Opoczno i Skrzyż<sup>101</sup>. Z Radomia na wschód przebiegała ta wspólna arteria komunikacyjna Śląska i Wielkopolski do ziemi lubelskiej i Rusi przez Zwoleń—Kazimierz—Lublin<sup>102</sup>—Krasnystaw—Hrubieszów<sup>103</sup> i dalej na wschód na Włodzimierz i Łuck oraz na południe przez Bełz do Lwowa. Tam łączyła się z drogami czarnomorskimi, znanymi z w. XIV.

b) Nowa droga wielkopolsko-lubelska wiodła aż do Kłodawy drogą poznańsko—warszawską. W dalszym biegu skręcała na południe i przez So-

<sup>98</sup> Te dwa warianty to niewątpliwie bardzo stare połączenia komunikacyjne. Wzmianki o komorach i mytach przy niektórych z wymienionych miejscowości pochodzą z XII—XIV w. por. S. Weymann, op. cit. s. 130—131; w r. 1533 notujemy skargę rzeźników poznańskich na zły stan dróg... precipue circa Lanciciam, Colo (G. Adler, Das grosspoln. Fleischerwerk v. 300 J. Zeitschr. d. H. G. Pos. (1895) z. 3—4, dodatki źródłowe, 11, s. 288.

<sup>99</sup> Wszystkie te miejscowości podane są we wzmiankowanej wyżej skardze kupców poznańskich. Por. przyp. 93, 97. Koło wsi Topoli wymieniona jest w r. 1302 grobla... iacentem super paludem in fine pontis ante civitatem Lanchicensem (CDPMai II, 859).

<sup>100</sup> Knigi Pol. Kor. Mietriki XV. St. I, 93 (1450) ... de Radom vero versus terras Maioris Polonie per Przhik et Inowlodz. W ustawie „O składziech y starych drogach“ z r. 1565 podane są oprócz tych jeszcze Brzeziny i Stryków (Vol. Leg. II s. 59). Szczegółowy przebieg tej drogi podaje w r. 1495 zatwierdzenie przywileju Kazimierza Jagiellończyka dla m. Urzędowa (Matr. R. P. Sum. II 485), które w kierunku do Łęczyczy wymienia jeszcze miejscowość Odrziwol (Odrzypol).

<sup>101</sup> Vol. Leg. II, s. 59.

<sup>102</sup> Kupcy poznańscy są zwolnieni od cła starego... tam in Lublin quam Lancicie et ubilibet alias in toto regno nostro. Płacą natomiast zwykle cło w Lublinie jedynie od wołów (G. Adler, op. cit. dod. źródł. 9 — 1528 r.).

<sup>103</sup> Patrz <sup>101</sup> oraz Matr. R. P. Sum. I, 81 (1450).

bótkę—Potrzasków—Sielce (Siedlec) — Topole dochodziła do Łęczycy<sup>104</sup>. Opis dróg z XVI w. nie podaje dalszego biegu tej drogi, był on, jak sądzić możemy, identyczny z omówioną starą drogą poznańsko-lubelską.

#### c) Poznań—Łęczycza—Lwów

W dokumencie, opisującym przebiegi dróg z XVI w. wymienia się, tylko jako punkt orientacyjny tej drogi Łęczycę. Odcinek do Łęczycy nie budzi żadnych zastrzeżeń. Został on już przy omawianiu dróg poznańsko-lubelskich odtworzony. Dalszy jej bieg jest oczywiście trudniejszy do rekonstrukcji. Toruński spis dróg polskich z połowy XIV w. wymienia m. i. nową drogę toruńsko-lwowską. I tam, począwszy od Łęczycy, wylicza się następujące komory celne: Inowódz—Opoczno—Radom—Opatów—Sandomierz—Jarosław i Przemysł<sup>105</sup>. Jest rzeczą wysoce prawdopodobną, że ten właśnie trakt stanowi omawianą właśnie drogę poznańsko-lwowską. Oczywiście chodzi tu o odcinek od Łęczycy do Lwowa. Utwierdza nas w tym przekonaniu rejestr nieprawnie pobieranych opłat mytnicznych od kupców poznańskich na drogach między Lwowem a Łęczycą. Źródło pochodzi z w. XVI, co jest dla nas ważne, gdyż jest mniej więcej współczesne z opisem dróg poznańskich. Wymienione miejscowości zgodne są w przeważającej mierze z podanymi komorami celnymi nowej drogi toruńsko-lwowskiej z XIV wieku, z jednym poważniejszym odchyleniem, a raczej wyprostowaniem i skróceniem drogi. Mianowicie między Opoczniem a Opatowem według spisu z XIV w. wymieniono komorę celną w Radomiu. W XVI w. natomiast mowa jest jedynie o Ilży, leżącej w znacznie prostszej linii Opoczno—Opatów. Przy tym — rzecz charakterystyczna — podaje się ciekawe wyjaśnienie, że jest to właściwie cło radomskie. Mamy więc tu przykład często wówczas spotykanych komór celnych pomocniczych, tzw. przykomorków. Oczywiście, praktyka codzienna spowodowała skrócenie drogi z wielką korzyścią dla kupców<sup>106</sup>.

Drugi wariant drogi poznańsko-lwowskiej wiódł z Łęczycy drogą na Radom—Lublin—Bełz według omówionej już drogi poznańsko-lubelskiej. W skardze bowiem kupców poznańskich na nieprawnie pobierane myta w drodze ze Lwowa do Łęczycy znajdujemy szereg miejscowości leżących właśnie przy tym trakcie<sup>107</sup>.

#### d) Drogi poznańsko-krakowskie

Opis dróg z w. XVI podaje tylko jedną trasę drogi do Krakowa, używaną przez kupców i furmanów poznańskich. Z góry trzeba zaznaczyć, że opis nie wymienia dróg poznańsko-krakowskich przebiegających przez Kalisz. Przypuścić wolno, że przyczyną wymienienia wyłącznie tylko drogi wiodącej w pewnym odchyleniu na wschód od Kalisza było korzystanie przez Kalisz

<sup>104</sup> Jest to fragment uczęszczanej drogi prusko-krakowskiej (CDCivit Crac. I, 75) oraz równocześnie nowej drogi toruńsko-lwowskiej (Hölb. III, 559).

<sup>105</sup> Patrz przyp. <sup>104</sup>.

<sup>106</sup> Akta Korp. Kup. Poz. Ser. I, 5 k. 15—17; por. J. L e i t g e b e r, op. cit. s. 146-153.

<sup>107</sup> tamże.

z prawa składu. Kaliskie prawo składu było zresztą bardzo uciążliwe. Wprawdzie nie było to prawo składu bezwzględne, gdyż było ograniczone do 7 dni, mimo to było ono poważnym obciążeniem dla kupców. Kupcy poznańscy więc korzystali z drogi niewątpliwie dłuższej, lecz o tyle korzystnej, że żadne z podanych przy tej trasie miast nie miało uprawnień wynikających z prawa składu.

Opis wymienia następujące punkty etapowe: Września—Słupca—Konin—Turek i Sieradz<sup>108</sup>. Jak widzimy, jest to pewien tylko, niewielki fragment całego przebiegu traktu, związany niewątpliwie z chęcią ominięcia Kalisza. Odtworzenie przebiegu tej arterii będzie się opierało głównie na podstawie porównania przebiegów dróg map z XVII w., popartych fragmentarycznymi wiadomościami źródłowymi wieków poprzednich.

Przebieg tej drogi poznańsko-krakowskiej do drugiego etapu podanego przez opis dróg z XVI w. jest identyczny z przebiegiem odtworzonej drogi poznańsko-warszawskiej wzgl. też lubelskiej. Zarówno bowiem w trakcie poznańsko-warszawskim czy lubelskim, jak i tu podana jest jako punkt etapowy Słupca<sup>109</sup>, która w XVI w. zaczyna grać rolę ważniejszego punktu węzłowego. Główne punkty tej trasy z Poznania do Słupcy to Kostrzyn i Września. Ze Słupcy trakt poznańsko-krakowski skręcał na południowy wschód i po przejściu strumienia, wypływającego z jeziora powidzkiego, przechodził przez tereny starego osadnictwa. Następujące miejscowości znaczą trasę przebiegu omawianej drogi: wieś Grobla-Wilcze (Wilczna) — Golina—Kawnice, okalając od strony północnej tereny bagniste rzeki Warty ciągnące się na wschód od Łądu aż do samego Konina, i dochodziła przez Chorzeń i Czarków do Konina, jednego z niewątpliwie najstarszych punktów węzłowych Polski od strony północnej. Z nowego Konina droga biegnie przez Bożechowo—Wilkowo—Brzeźno—Wyżynę (Wyżyn) do Rusocic (Władysławów), skąd przez znacznie większy kompleks leśny, rozciągający się na północ od Turka, dochodziła do tegoż miasta od strony północnej przez wieś Małuszyn. Tu krzyżowała się z drogą niewątpliwie ważniejszą, łączącą miasta pruskie ze Śląskiem i biegnącą na tym odcinku z Koła do Kalisza. Trakt poznańsko-krakowski biegł dalej na południe poprzez gęsty, stary teren osadniczy, przez następujące miejscowości: Turkowice—Kaczki Mostowe—Wielkinin—Mikulicę i po przejściu rzeczki Teleszyny docierał do miasta Dobrej (Dobra). Z Dobrej przez stare i zwarte osadnictwo przydrożne poprzez Milkowice i miasto Wartę dochodził od strony północnej do Sieradza<sup>110</sup>. Dalszych etapów drogi krakowsko—pознаńskiej opis węzła dróg poznańskich z XVI w., jak już wspominałem, nie podaje. Z Sieradza droga wieść mogła

<sup>108</sup> *Cursus proficisci*, patrz<sup>85</sup>.

<sup>109</sup> Już w połowie XV w. Słupca należy do pierwszej dziesiątki miast Wielkopolski (CDPMai Rac. 121).

<sup>110</sup> Odcinek drogi ze Słupcy przez Konin, Turek do Sieradza odtworzony został przede wszystkim na podstawie przebiegu dróg na mapach XVIII w., z uwzględnieniem — rzecz jasna — właściwej chronologii osadniczej. Wiadomości o komorach celnych ważniejszych miejscowości leżących przy tym trakcie por. S. Weymann, op. cit. dod. III. spis komor celnych, s. 129—136. Większe miasta związane z tym traktatem, jak Konin, Turek, Dobra i Sieradz, należą do najważniejszych ośrodków handlowych Polski centralnej. (CDPMai Rac. 121).



kilkoma wariantami. Szczegółowe przedstawienie przebiegu tych traktów wymagałoby przestudiowania osadnictwa tych terenów, co w tej chwili przekracza założenia niniejszej pracy. Można by jedynie podać większe odcinki etapowe, poparte itinerariami królewskimi z XV. w. I tak trakt z Sieradza mógł wieść do Piotrkowa<sup>111</sup> drogą przez Łask lub przez Burzenin i Widawę. Skąd biegł dalej na południe przez Sulejów lub Rozprzę i po przejściu rzeki Pilicy dochodził do Przedborza, gdzie się łączył z traktem, odgrywającym w XIV i XV w. bardzo znaczną rolę, mianowicie gdańsko-toruńsko-krakowskim.

Drugi wariant biegł z Widawy do Krakowa przez Szczerców—Radomsko—Lelów—Żarnowiec—Miechów i Słomniki. Jest to zresztą fragment starego traktu solnego, wiodącego z Bochni do Kalisza.

Ostatni wreszcie wariant drogi poznańsko-krakowskiej na odcinku między Sieradzem a Lelowem wiódł, jak wynika z itinerariów królewskich z XV w., przez Wieluń—Krzepice—Kłobucko—Częstochowę wzgl. Mstów<sup>112</sup>.

Jest jednak rzeczą niewątpliwą, że główna pospolita droga, używana zarówno do celów administracyjnych, jak handlowych, wiodła, jeżeli chodzi o odcinek między Poznaniem a Sieradzem, nie na Słupcę, Konin, Turek, lecz szła krótszą trasą przez Środę, Pyzdry, Kalisz lub później również przez Środę, Nowe Miasto, Pleszew i Kalisz.

Rekonstrukcja odcinka Poznań—Kalisz—Sieradz nie przedstawia większych trudności, gdyż dzięki zachowanym przekazom źródłowym dyplomatycznym i historiograficznym możemy ten odcinek drogi odtworzyć bardzo dokładnie.

Wychodziła więc ta droga z Poznania przez Bramę Wielką i biegła przez Chartowo lub Zegrze, Spławie do Tulec i dalej przez Krzyżowniki, Zieminin, Jarosławice do Środy<sup>113</sup>. W wieku XV węzeł średzki odgrywał już poważną rolę ze względu na siedzibę sejmiku wielkopolskiego. Środa bowiem musiała mieć ułatwiony dojazd z całego województwa poznańskiego i kaliskiego. Dalszy etap drogi poznańsko-krakowskiej między Środą a Pyzdrami szedł przez Zrzęnice—Szlachcino—Winnogórę i dochodził do Miłośławia. Stąd przez Kozubiec—Mikorzewo—Wszemborze i Cieśle kierował się do Pyzdr<sup>114</sup>. W tym waż-

<sup>111</sup> Długosz, ks. XII, s. 598 (1475).

<sup>112</sup> Tamże, ks. XI, s. 178—9 (1416), s. 198—9 (1418), s. 214—15 (1419) s. 236—7 (1419), ks. XII, s. 33 (1447), s. 68—9 (1450). W połowie XIV w. mamy wyraźną wzmiankę, że w Szczercowie, gdzie istniała komora mytnicza krzyżowały się drogi wielkopolsko-małopolskie z mazowiecko-śląskimi. Ulanowski, Acta Cap. II, 1981 (1367).

<sup>113</sup> Tędy np. szła podróż króla Wł. Jagiełły (Długosz ks. XI, s. 214—15); odcinek z Poznania do Środy podany jest w r. 1428 ... de maiori ponte civitatis super Wartham ad partem dextram viam publicam, per quam itur versus opidum Szroda (CDPMai V, 393).

<sup>114</sup> W Winnogórze mamy wzmiankę o ... strata publica, que ducit de Szroda versus Pyzdry (CDPMai III, 1436); w Pyzdrach już w 1312 r. notowana jest wielka droga idąca obok klasztoru Franciszkanów do mostu na Warcie (CDPMai II, 957); drogę tę Przemysław II w r. 1280 przebywa w ciągu czterech dni, sądząc po datach wystawienia dokumentów (CDPMai I, 493 i 494, por. tamże 539 i 540). Władysław Łokietak zaś w r. 1298 przebywa drogę z Kalisza przez Poznań do Gniezna w ciągu dwóch tygodni (CDPMai II, 802—5, tamże 819—21 oraz 1043—45); Ludwik Węgierski w r. 1381 przebywa drogę Poznań—Kalisz w ciągu sześciu dni (CDPMai III, 1792—3).

nym punkcie węzłowym istniał most na Warcie i droga ku Kaliszowi biegła wprost na południe zachodnim krańcem dużego kompleksu leśnego, ciągnącego się od rzeki Warty aż po miasto Stawiszyn. Drogę znaczyły następujące miejscowości: Ruda—Tomice—Obory — miasto Chocz—Janków—Jastrzębniki—Pamięcin i Pawłówek. Do Kalisza droga dochodziła od strony północno-wschodniej przez Bramę Toruńską. Z Kalisza zaś wybiegała omawiana droga na południe przez Winiary, Zduny do Opatówka i dalej do Błaszek przez Szczytniki i Kamionną lub przez miasto Staw. Oba warianty charakteryzuje stare osadnictwo przydrożne. Z Błaszek droga szła przez Żeliszaw—Równę—Słomkowo i Smardzów, dochodząc do Sieradza od strony Bramy Kaliskiej<sup>115</sup>. Dalsze etapy drogi poznańsko-krakowskiej przez Kalisz zgadzają się z etapami tejże drogi wiodącej przez Turek, które zostały omówione wyżej. Odgałęzienie młodsze, o niewątpliwie mniejszym znaczeniu gospodarczym na odcinku Środa—Kalisz wiodło przez przewóz na Warcie w Lubrzy—Nowe Miasto—Mieszków—Witaszyce—Pleszew—Brzezie—Gołuchow oraz Wieś Kościelna<sup>116</sup>. Do Kalisza wbiegało od strony zachodniej przez Bramę Wrocławską.

#### e) Drogi poznańsko-wrocławskie

Najstarsza droga poznańsko-wrocławska kierowała się po przejściu mostu na Warcie ku południowemu wschodowi idąc przez Zegrze, opodal Krzesin i dochodziła do Gądek. Tu droga skręcała bardziej na południe, osiągając Kórnik i stary gród w Bninie. Po przejściu pasma jezior przez Czmoń, Zbrudzewo dochodziła do Śremu<sup>117</sup>. Z Bnina wychodził zapewne drugi wariant drogi do Śremu przez Prusinowo, Zaniemyśl i Mechlin, stare osadnictwo znane w XIII w. Śrem, położony w kolanie Warty, miał pod względem komunikacyjnym i strategicznym doskonale położenie. Był nie tylko punktem etapowym na drodze z Poznania do Wrocławia. Tędy też wiodła z Głogowa i Kościana ważna arteria komunikacyjna, znana już w okresie rozbitcia feudalnego, idąca na Bnin, Giecz i Gniezno. W w. XV natomiast Kościan szukał tędy najkrótszego połączenia z Kujawami i Mazowszem, z ominięciem Poznania. Nie należy bowiem zapominać, że w połowie w. XV Kościan osiąga wybitną pozycję wśród miast wielkopolskich i staje się niebezpiecznym konkurentem dla stolicy Wielkopolski. Ze Śremu stary trakt poznańsko-wrocławski biegł wzdłuż wczesnego, typowego

<sup>115</sup> Przebieg odcinka tej drogi między Pyzdrami, Kaliszem i Sieradzem odtworzony został na podstawie kartografii XVIII w.

<sup>116</sup> Odcinek z Pleszewa do Kalisza notowany jest w r. 1440 (CDMai V, 666).

<sup>117</sup> Etapy tej ważnej drogi handlowej zostały po raz pierwszy podane w dokumencie Władysława Jagiełły z r. 1398, gdzie powołano się na używanie jej już w czasach Kazimierza Wielkiego. Są one następujące: Poznań—Śrem—Poniec—Wrocław (CDP Mai III, 1988). Oczywiście jej metryka jest znacznie starsza, por. 62). Fragmenty tej drogi, czy pewne pomocnicze elementy wskazujące jej wcześniejsze istnienie, chwytamy już w pierwszej połowie XIII w.; most w Śremie znany jest już w r. 1242 (CDPMai I, 236), w r. 1492 mieszczanie śremscy wykupują „pontale“ od króla (Matr. R. P. Sum. II, 18), w r. 1539 z okazji naprawy zespołu mostów i grobli śremskich Zygmunt Stary zezwala na podwyższenie opłaty mytniczej. Wzmianka o „via magna“ z r. 1279 (CDPMai I, 426).

wego osadnictwa przydrożnego ku Krzywiniowi<sup>118</sup> przez Nochowo, Wyrzekę, Dalewo oraz Jerkę; stąd zaś drogą na Bojanice, Krzyminiewo, Oporowo i Śmiełowo dochodził do Ponieca<sup>119</sup>.

W XIII i XIV w. ze względu na duże znaczenie gospodarcze Lubinia i Krobi dla wielkiej własności feudalnej Kościoła niewątpliwie duże ożywienie handlowe panowało także na odgałęzieniu drogi poznańsko-wrocławskiej, wiodącej ze Śremu przez Dolsk<sup>120</sup>, Nowy i Stary Gostyń (dokąd dochodziło też lokalne przejście z Krzywina przez Lubiń), Krobię, Górkę Miejską i Sarnowę<sup>121</sup>. Główny zaś trakt biegł z Ponieca przez Sowiny, Kawcze, Konarzewo, Łaszczyn. Łączyły się te dwa odgałęzienia w Rawiczu<sup>122</sup>, gdzie istniała graniczna komora celna. Wspólny ten trakt szedł przez trudne przejście zabagnionej rzeki Baryczy do Żmigrodu<sup>123</sup>. Punktem wlotowym była Brama Polska, wylotowym zaś Brama Wrocławska. Na terytorium Śląska omawiana droga biegła przez Prusice wprost na Wrocław, ew. z odchyleniem na Trzebnicę, gdzie spotykała się z idącą od północnego wschodu starą drogą toruńsko-wrocławską<sup>124</sup>.

W w. XVII, a szczególnie w w. XVIII, droga z Kościana przez Poniec straciła znaczenie na rzecz drogi biegnącej bardziej na zachód przez miasta, w których rozwijał się intensywnie wczesnokapitalistyczny przemysł sukieniczy, mianowicie Leszno, Rydzynę i Rawicz, który jeszcze w pierwszej połowie w. XVII notowany jest jako stara graniczna komora celna.

Druga droga poznańsko-wrocławska, która, jak sądzić można, nabrała większego znaczenia już na przełomie XIII i XIV w., w początkowym swym etapie była identyczna ze starą drogą poznańsko-głogowską. Droga ta wychodziła z lewobrzeżnego Poznania przez Bramę Wrocławską<sup>125</sup> i biegła na południe przez przedmieście Poznania, zwane Półwsią<sup>126</sup> (ul. Półwiejska), przez Wilkę—Luboń<sup>127</sup>—Lasek—Wirry do Mosiny. Z Mosiny wiódł ten trakt w kierunku południowo-zachodnim przez Krosno—Iłowiec—Czempiń—Oborzyska, docho-

<sup>119</sup> Grobla (gać) w Dalewie wspomniana jest w aktach sejmiku średzkiego w r. 1639, 1654 i 1681; w Krzywiniu istniały dwa mosty oraz komora mytnicza (CDPMai 205, 353, 399 oraz 719). Krzywiń posiadał trzy bramy w kierunku na Śrem, Kościan i Lubin—Gostyń (ks. Rady Miej. m. Krzywina 86, 87 i 91), por. A. Hanysz, Krzywiń w wiekach średnich s. 11, osob. odb. z t. VI R. H.

<sup>120</sup> CDPMai III, 1988. Obok komory celnej koronnej (Corp. Iur. Pol. III, 130 i 131) istniała tam komora mytnicza w rękach właścicieli Ponieca (Matr. R. P. Sum. I, 185 i 188 oraz III 1459).

<sup>121</sup> Droga z Śremu do Dolska (Wuttke, Städtbuch d. L. Posen, 103); fragment tej drogi z Dolska do Drzonka (CDPMai V, 101).

<sup>122</sup> Sarnowa należy do starych komor celnych skarbu królewskiego (Vol. Leg. IV, s. 41).

<sup>123</sup> Jak <sup>121</sup>.

<sup>124</sup> Z. Celichowski, Reces graniczny, s. 25... *via vadit de Polonia per silvam Vustii ad oppidum Straburgh.*

<sup>125</sup> J. Nowakowa op. cit. s. 50—51 por. mapkę.

<sup>126</sup> Wzmianki o ulicy i Bramie Wrocławskiej są bardzo liczne. Podają tylko przykładowo CDPMai V, 89, 133, 731; Akta Radz. Pozn. wyd. K. Kaczmarczyk, t. II, 1593... *circa viam eundo in Costen ante portam Wratislaviensem, tamże 1656 (1496).*

<sup>127</sup> ... *allodium in Puoluwssy circa viam eundo in Costan (tamże, 1574).*

<sup>128</sup> CDPMai V, 714 (1443) wieś Lubonia (Luboń) leży przy drodze do Kościana,

dząc do Kościana<sup>128</sup> przez bramę zwaną w źródłach Bramą Poznańską. Dalszy ciąg traktu z Kościana do Ponieca jest bardzo trudny do odtworzenia. Istnieją bowiem tu, potwierdzone zresztą przez kartografię z XVIII w., dwa równorzędne warianty. Pierwszy, starszy — jak można sądzić na podstawie metryki osadniczej — wiódł przez Lubasz—Choryń—Krzywiń<sup>129</sup> (komora celna) — Bojanice—Drobnin—Krzemieniewo i Oporowo; drugi zaś przez Naclaw—Przysiekę—Spławie—Karmin—Popowo—Drzeczkowo—Osieczną<sup>130</sup> (grobla osieczńska) — Pawłowiec oraz Robczysko. W Śmiełowie łączą się oba warianty; po przejściu bagnistej doliny rzecznej trakt poznańsko-wrocławski dochodzi do Ponieca, położonego na wysokim południowym brzegu doliny. Z Ponieca zaś drogą poprzednio omówioną zdązał ten ważny trakt handlowy przez Żmigród do Wrocławia, z którym Poznań utrzymywał stale ożywione stosunki handlowe<sup>131</sup>.

#### f) Droga poznańsko-głogowska

Opis dróg z w. XVI podaje jako jedyne punkty etapowe Kościan i Wschowę. Na podstawie wczesnych źródeł historiograficznych oraz dyplomatycznych drogę tę należy niewątpliwie uznać za jedną z najstarszych dróg tranzytowych. W stosunku do tej drogi posiadamy dość znaczną ilość przekazów źródłowych, które pozwalają na odtworzenie jej w sposób dokładniejszy. Odcinek z Poznania do Kościana został już wyżej omówiony przy drodze poznańsko-wrocławskiej. Punktem wyjściowym z Kościana była Brama Głogowska<sup>132</sup>. Następnie przez Czarków, Ponin<sup>133</sup> omawiany trakt dochodzi do trudnej i wymagającej wiele nakładów grobli na zabagnionej dolinie rzeczki Ziemin w Czaczu<sup>134</sup>. Po

<sup>128</sup> E. R a c z y ń s k i, Wspomnienia Wielkopolski, s. 238, w czasie wojen szwedzkich (1655), Piotr Opaliński, wojewoda podlaski, uderza na oddział szwedzki, będący w drodze do Kościana między Mosiną a Czempiniem. Szwedzi wycofali się w nieładzie i drogę do Poznania trupami zasłali. Tamże, s. 239 (1704), wiadomość o Bramie Poznańskiej. Komora celna w Kościanie należała do najważniejszych w Wielkopolsce i jest bardzo często wymieniana. Podaję przykładowo CDPMai III, 1866; Matr. R. P. Sum. I, 1058, II, 209 i 496, III 293; o wyraźnej przewadze ruchu handlowego na trakcie handlowym poznańsko-wrocławskim przez Kościan świadczy jeszcze fakt, że w r. 1453, kiedy Ściborowi Helmińskiemu zatwierdza się przywilej na myto w Poniecu, to pismo, zaświadczone dawne jego istnienie, przedkładały rady miejskie Poznania i Kościana (Matr. R. P. Sum. I, 188).

<sup>129</sup> P. przypis<sup>118</sup>.

<sup>130</sup> Matr. R. P. Sum. IV/4, 11635 (1518) Andrzej Górka posiada tam myto... per 2 grossos a curru ad reparandas vias.

<sup>131</sup> O wzajemnych stosunkach handlowych patrz przede wszystkim L. Koczy, Handel miasta Poznania do połowy w. XVI oraz tenże Związki handlowe Wrocławia z Polską do końca XVI w.

<sup>132</sup> CDPMai V, 208 (1412). W r. 1474 miasto otrzymuje przywilej na pobór mostowego po pół grosza od wozu... mercatorum, vectorum et cmethonum exceptis curribus cleri et nobilium Regni (Matr. R. P. Sum. I, 1178) w r. 1662 wynosi ono już 3 grosze od wozu (Wuttke, op. cit. 161); wzmianki o komorze w Kościanie, por. przyp. <sup>128</sup>.

<sup>133</sup> E. R a c z y ń s k i, Wspom. Wielkop. s. 230, podaje, że w r. 1628 Krzysztof Arciszewski zabija Brzeźnickiego na drodze między Kościanem a Śmigłem pod wsią Poninkiem.

<sup>134</sup> Akta sejmiku średzkiego z r. 1651, 1654

czym przez Glinno dochodził do Śmigła, skąd jedno odgałęzienie szło starym osadnictwem przez Nietążkowo—Radomicko—Morkowo do Święciechowy<sup>135</sup>, drugie natomiast wiodło przez Starą Smyczynę, Krzycko<sup>136</sup>. Ze Święciechowy bieg tej drogi skręca na zachód i przez Dębową Łękę dochodzi do Wschowy przez Bramę Polską, wybiega natomiast w południowej części miasta przez Bramę Głogowską<sup>137</sup>. Odcinek między Wschową a Głogowem szedł albo na Gołę, albo na Szlichtyngową i dochodzi po przejściu mostów odrzańskich do Głogowa<sup>138</sup> przez Bramę Polską. Bramą zaś wylotową była Brama Legnicka, gdzie rozbiegały się trakty, wiodące do miast dolno-śląskich, łuzyckich oraz czeskich. Szczególnie z pierwszymi Poznań w XVI w. utrzymywał bardzo ożywione stosunki handlowe.

### g) Droga Poznań—Krosno—Gubin

Droga ta jest w szczegółach znacznie trudniejsza do odtworzenia, aczkolwiek już w pierwszej połowie XIII w. w umowach handlowo-celnych wielkopolsko-krzyżackich podano jej zasadniczy zarys<sup>139</sup>. Opis dróg z XVI w. wymienia jako punkty etapowe tej drogi następujące miejscowości: Poznań—Grodzisk—Zbąszyń—Babimost i Krosno<sup>140</sup>. Teren między Zbąszynem, Wolsztynem i Pniewami stanowił olbrzymi kompleks leśny, który stał się terenem intensywnej kolonizacji dopiero w w. XVIII<sup>141</sup>. Przeprowadzenie więc przezeń połączeń komunikacyjnych budzi najwięcej wątpliwości. Na wschód od Opalenicy na terenach starszego osadnictwa sprawa jest o tyle łatwiejsza, że mamy tu — chociaż skąpe — jakieś przynajmniej wiadomości źródłowe.

Z Poznania biegnie ta droga przez Bramę Wrocławską i przedmieście świętomarcińskie<sup>142</sup>, przez Ławicę, Sierosław i Niepruszewo do Buku. Odcinek z Buku do Zbąszynia jest zupełnie niepewny, gdyż nie posiadamy co do niego żadnych wiadomości źródłowych. Biorąc pod uwagę układ topograficzny osiedli oraz połączenia komunikacyjne XVIII w., bieg tego odcinka możemy skierować przez Wojnowice, Opalenicę, Bukowiec. Opis dróg z XVI w. wymienia jednak naj-

<sup>135</sup> CDPMai II, 719 (1294) komora celna w Święciechowie leży przy tzw. Drodze Poznańskiej.

<sup>136</sup> Jak wyżej.

<sup>137</sup> Bramy te pochodzą co najmniej z XV w. Przy Bramie Polskiej znajduje się także Polskie Przedmieście (H. Moritz, *Geschichte Fraustadt im Mittelalter*, Zeitschrift d. H. G., XIX, Poznań 1904, s. 36; por. plan Wschowy u Müncha, op. cit. tabl. LXIII; komora celna należy do starych komor koronnych (Vol. Leg. IV. s. 41). W r. 1513 zaliczona jest do pięciu głównych komor celnych kontrolujących eksport wielkopolski (Corp. iur. pol. III 130 i 131). Notowane jest także często w aktach Metryki Koronnej. Podaję przykładowo, Matr. R. P. Sum. IV/4, 11405, 11779, 17303.

<sup>138</sup> W r. 1524 mamy wzmiankę o... via magna, quae tendit de Wschowa versus Glogoviam (Celichowski, *Reces graniczny* s. 11); komora celna w Głogowie istniała już w XIII w. podobnie jak i zespół mostów (J. Nowakowa, op. cit. s. 113). O itinerariach królewskich czy urzędniczych na tej drodze por. Długosz, ks. XII, s. 322—24 (1462) oraz CDPMai III, 1658 (1372).

<sup>139</sup> CDPMai I, 207 i 237 (1238 i 1243).

<sup>140</sup> *Cursus proficisci* p. 85.

<sup>141</sup> K. J. Hładysłowicz, op. cit. mapa.

<sup>142</sup> ...prope eclesiam s. Martini in suburbio Poznaniensi dextera parte vie que ducit de ciuitate Poznaniensi in Buk (CDPMai V, 393).

wyraźniej jako punkt etapowy Grodzisk. Na podstawie analizy elementów pomocniczych wydaje mi się, że główny wariant odcinka tej drogi między Poznaniem a Zbąszyniem szedł z Poznania do Grodziska<sup>143</sup> nie na Buk i Opalenicę, ale raczej kierował się bardziej na południe i biegł przez Górczyn—Korniki—Stęszew—Granowo i Ptaszkowo. O starej metryce tego odcinka świadczyć mogą również leżące w najbliższym sąsiedztwie dwa grody: Drużyn i Modrze. Z Grodziska biegła droga do Zbąszynia południowym skrajem puszczy — przez, jak sądzić wolno na podstawie osadnictwa, Jabłonę—Tuchorze—Belęcino oraz Przyprostynię<sup>144</sup>. Ze Zbąszynia<sup>145</sup> zaś biegła droga przez Nądnie—Podmokle—Babimost<sup>146</sup> i Kramsko, dochodząc do Sulechowa od strony Bramy Świebodzińskiej. Na Krosno zaś wychodziła przez południową bramę, zwaną Zielonogorską, później, w wieku przypuszczalnie XV, przez bramę zachodnią, zwaną Krośnieńską<sup>147</sup>. Odcinek od Sulechowa do Krosna wiodł dwoma wariantami: jeden terenem starego osadnictwa przez Mozów—Pomorsko—Brody—Nietkowice—Radnice, lub drogą odbiegającą od biegu Odry przez Kije do drogi Świebodin—Krosno<sup>148</sup>. Przejście Odry w Krośnie znane już było w X wieku. Stanowiło ono pod względem fizjograficznym jedno z najłatwiejszych przejść (zwężenie doliny Odry wynosi zaledwie 2 km). Do miasta wiodła droga przez Bramę Odrzańską. Wychodziła natomiast przez Bramę Głogowską i dopiero w Zagórzku kierowała się na zachód od Gubina przez teren wprawdzie lesisty, lecz suchszy niż bagniste tereny ujścia Nysy Łużyckiej i Bobru. W Gubinie miała połączenie z drogami wiodącymi przez Chociebuż, Łuków z Magdeburgiem oraz z Halle i Lipskiem<sup>149</sup>.

<sup>143</sup> W Grodzisku mamy w r. 1426 wzmiankę o ogrodach położonych przy drodze ku Poznaniowi (CDPMai V, 451); oba te warianty dróg łączyła droga lokalna. Wynika to z *itinerarium* Władysława Jagiełły z r. 1414, który z Poznania udał się do Buku, po czym przypuszczalnie przez Opalenicę, Grodzisk i przejście Obry w Bonikowie skierował się do Kościana, skąd przez Śrem, Srode, Pызdry i Słupcę wrócił do Wolborza (Długosz ks. XI, s. 156—7).

<sup>144</sup> Bez względu na wyższość chronologii osadniczej przy traktce Poznań, Zbąszyn przez Grodzisk wynika też z mapy załączonej do pracy K. J. Hładysława, op. cit. i z kartografii XVIII w. Por. też co do przebiegu trasy Klödena, op. cit. s. 72—74.

<sup>145</sup> Zbąszyn jest starą komorą celną znaną już w pierwszej połowie XIII w. (CDPMai I, 227 i 237) i stale aktualną też w wiekach późniejszych (tamże III 1878, 1929), por. spis starych komor celnych (Vol. Leg. IV s. 41 oraz Matr. R. P. Sum. IV/4, 12351).

<sup>146</sup> Babimost jest notowany jako punkt etapowy tej drogi w *Cursus proficisci*, p. 85), oraz jako komora celna królewska (Matr. R. P. Sum. IV/4, 11776 i 12351).

<sup>147</sup> Por. rekonstrukcję tego przebiegu u Klödena, op. cit. s. 72 oraz u Mundta, op. cit. s. 19 i mapka 2. Bramy notowane są w *Deutsches Städtebuch* wyd. E. Keyser I (Nordostdeutschland), s. 685. Por. również art. zbior. pt. Sulechów, *Przegl. Zach.* 1950, s. 274—281.

<sup>148</sup> Oba warianty uzasadnione są starym osadnictwem (XIII i XIV w.) oraz kartografią XVIII w.

<sup>149</sup> Por. przypis 147 oraz J. Nowakowa, op. cit. l. 117—119. Fizjograficznie bardziej uzasadnione i poświadczane kartografią XVIII w. jest przejście z Krosna przez Zagórz. Via publica w okolicy Sarbii mogła mieć charakter lokalnego połączenia komunikacyjnego.

## h) Droga Poznań—Kopanica — miasta dolno-śląskie

Droga ta ma do XIV w. charakter drogi lokalnej. Mimo to w w. XV, a na pewno w w. XVI większe ożywienie handlowe panowało na tej drodze, wiodącej z Poznania przez Grodzisk—Rostarzewo—Kopanice, do miast dolno-śląskich Zielonej Góry, Kożuchowa, Żagania, Żar itd.<sup>151</sup>. Odcinek z Poznania do Grodziska został już omówiony, z Grodziska zaś do Kargowy szedł przez Kobylniki, Ruchojce, Rakoniewice, Rostarzewo, Żodyń lub Obrę do Kopanicy. W pobliżu Obry leży graniczna komora celna Kębłowo<sup>152</sup>, której głównym zadaniem było strzec przechodów raczej drugorzędnych do miast Dolnego Śląska, w promieniu od Zielonej Góry do Głogowa. W szczególności chodziło tu o ochronę przejść przez Konotop i Sławę. Według opisu niektórych dróg wielkopolskich z początkiem XVI w. podobną rolę strażnic celnych, jak Kębłowo, spełniały w tych okolicach Obra oraz leżący z drugiej strony bagien obrzańskich Przemęt. Z Kopanicy zaś wiódł ten trakt Poznań — miasta dolno-śląskie przez Chwalim, Krzywą Wieś, dochodząc do Sulechowa od strony północnej przez Bramę Świebodzińską. W Sulechowie<sup>153</sup> łączyła się omawiana droga z drogą wspomnianą już na Krosno. Do Zielonej Góry, Żar i Żagania wiodła droga na południe przez przewóz w Cigaciach (Cicha Rzeka). Na północ zaś ze Sulechowa szły drogi przez Świebodzin, Paradyż do Międzyrzecza lub przez Lubrzą, Żodyń, Templewo, Deszczno do Gorzowa<sup>154</sup>.

## i) Droga Poznań—Międzyrzecz—Frankfurt

Opis dróg z w. XVI podaje następujące punkty etapowe tej drogi: Bytyń, Pniewy, Pszczew, Policko i Międzyrzecz<sup>155</sup>. Rekonstrukcja jej o tyle jest ułatwioną, że posiadamy również z XVI w. spis miejscowości, w których kupców poznańskich niesłusznie obciążono pobieranymi mytami oraz innymi opłatami drogowymi, jak brzeżne, pastewne itp., związanymi, rzecz oczywista, z eksportem i przepędem bydła. Tych miejscowości na stosunkowo małym odcinku między Poznaniem a Międzyrzeczem jest tak dużo, że pozwalają odtworzyć ten odcinek drogi bardzo dokładnie. Również na mapach z XVIII w. miejscowości te leżą przy trakcie międzyrzeczkim. W źródłach z XV w. droga znana jest pod nazwą drogi frankfurckiej.

<sup>150</sup> Wynika to pośrednio z dokumentu z r. 1408 (CDPMai V, 139) w sprawie podziałów parafialnych. Główną przeszkodą była niebezpieczna przeprawa przez bagnistą dolinę Obry. Przeprawa przez Obrę jest w wiekach późniejszych przedmiotem obrad sejmiku średzkiego w r. 1636, 1639 i 1654. Komora celna w Kopanicy należy do starych komor skarbu król. (Vol. Leg. IV, s. 41).

<sup>151</sup> Por. zestawienie obrotów handlowych z miastami dolno-śląskimi w pracy R. Rybarskiego, Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu t. II, dz. II, komory wielkopolskie s. 47—145.

<sup>152</sup> Corp. iur. pol. III, 130 (1513), Matr. R. P. Sum. IV/4, 12351 (1519); droga z Kębłowa do Kolska, Konotopu i miast dolno-śląskich wymieniona jest u Celichowskiego, op. cit. s. 14; por. również 151. <sup>153</sup> Patrz 147.

<sup>154</sup> H. Mundt op. cit. s. 11—21 oraz mapki 1 i 2; droga królewska z Gorzowa do Świebodzina (CDPMai I, 297 dok. sfał. w XIV w.); por. też pracę zbiorową, Geneva m. Świebodzina, Przegl. Zach. 9/10, 1951, s. 233—261.

<sup>155</sup> *Cursus proficisci* patrz 85.

Wychodziła ona z Poznania przez Bramę Wrocławską i biegła, kierując się w początkowym etapie na północny zachód przez przedmieście świętomarcińskie<sup>156</sup>, Jeżyce, Swadzim, Sady lub Lusowo do Tarnowa. Skąd przez Rumianek i groblę na zabagnionej dolinie rzeczki Mogielnicy docierała do Bytynia przez Młodawsko (Młodaszków). Dalej biegnąc ku Pniewom przechodziła przez Podrzewie i Chelmno. Z Pniew natomiast szła na zachód przez Zamorze—Linie (Linin)—Lewice—Silną do Pszczewa<sup>157</sup>. Przejście pszczewskie było niewątpliwie najstarszym przejściem kompleksu jezior i zabagnionych dolin rzecznych, ciągnących się od Zbąszynia do Międzychodu. Drogę między Pszczewem a Międzyrzeczem znaczyły jeszcze dwa punkty osadnicze: Policko<sup>158</sup> ze starym mytem na Obrze oraz Bobowicko. Do Międzyrzecza wbiegała droga poznańsko-frankfurcka przez Bramę Wysoką<sup>159</sup>. Międzyrzecz był również punktem krzyżowania starych dróg biegnących z Dolnego Śląska oraz z Wielkopolski na Pomorze Zachodnie początkowo przez Skwierzynę, Santok lub później przez Gorzów. Droga zaś na Frankfurt wybiegała z miasta Bramą Młyńską i szła przez Templewo—Grochów—Trzemeszno Lubuskie do Sulęcina<sup>160</sup>. Punktem wejściowym do miasta była Brama Ostrowska, wyjściowym zaś Brama Młyńska w północno-zachodniej stronie miasta. Następnie przechodziła przez Smągóry i Grabno dochodząc do Ośna przez Bramę Sulęcińską. Z Ośna do Frankfurtu biegły dwa odgałęzienia: starsze i niewątpliwie ważniejsze, nawet w wiekach późniejszych, wychodzące przez Bramę Frankfurcką, kierujące się na południowy zachód przez komorę mytniczą w Kowalowie oraz Kunowice do Frankfurtu<sup>161</sup>. Do w. XIII większe znaczenie handlowe miała również droga wiodąca z Kowalowa przez Lisów do Lubusza. Drugie odgałęzienie wiodło z Ośna do Rzepina. Śladem niewątpliwego istnienia takiego połączenia jest nazwa północnej bramy w Rzepinie.

Wariant drogi z Międzyrzecza do Frankfurtu przez Rzepin znany jest zresztą już w w. XIV; biegł on przez Piaski, Wielowieś (Długie Pole), okrążając najwyższe wzniesienie wschodniej części Ziemi Lubuskiej w pobliżu jezior łagowskich zwane w źródłach „Mons Kiliscensis”. Dalej trakt ten biegł przez Walewice—Torzym—Bielice do Rzepina<sup>162</sup> i kierował się wprost na Frankfurt przez Kunowice, gdzie się łączył z drogą wyżej omawianą idącą z Międzyrzecza przez Sulęcina i Ośno. Przejście Odry pod Frankfurtem było pod względem fizjogra-

<sup>156</sup> Wielka Droga Frankfurcka przechodzi między polami wsi Górczyna i Jeżyc (CDPMai V, 730 r, 1444).

<sup>157</sup> Akta Korp. Kup. m. Pozn. ser. I, 5 K. 11—17 wymieniają po kolei wszystkie te miejscowości aż do Międzyrzecza.

<sup>158</sup> Policko jako komora mytnicza znana już jest w XIII w. (CDPMai I, 475); notowana też jest w w. XVI (Matr. R. P. Sum. II, 279 IV/4, 15417 oraz patrz 157).

<sup>159</sup> P. B a c k e r, Geschichte der Stadt Meseritz, s. 81.

<sup>160</sup> Lokalny węzeł dróg Sulęcina przedstawia W. W o j t k o w i a k, Geneza m. Sulęcina, Przegl. Zach. 11/12, 1951, s. 524—541.

<sup>161</sup> Szczegółowe odtworzenie odcinka z Międzyrzecza do Frankfurtu patrz literaturę przyp. 147.

<sup>162</sup> ... ad montem Kiliscensem in via regia de Reppen ducentem ... aput quem semper possessores de Sternberg mercatores salvo conductu recipere et de Messeritz usque ad Reppen comitari solent (CDMai I, 297 — dok. sfalsz. w XIV w.) co do przebiegu drogi, por. literaturę przyp. 147.



ficznym najbardziej uzasadnione, gdyż dolina Odry zwęża się w tym miejscu tylko na odległość około dwóch kilometrów. Z Frankfurtu drogi rozbiegały się na zachód w różnych kierunkach. Dla stosunków handlowych miast wielkopolskich w w. XVI najważniejsze znaczenie miały drogi przez Miłoradz (Müllrose), Bezków (Beskow) do Lipska, Halle, Norymbergi i Frankfurtu n/M. oraz przez Lubiąż (Münchenberg), Berlin do Bremy, Hamburga i Lubeki.

Jeszcze jedna droga wiodła w stronę Frankfurtu z Wielkopolski. Stanowiła ona właściwie odgałęzienie drogi Poznań—Międzyrzecz—Frankfurt. Szła ona z Tarnowa przez Jankowice—Ceraad Kościelny—Duszniki—Śliwno—Brody—Pakosław do Lwówka; skąd przez Gródno trakt biegł do przejścia w Trzcielu i dalej przez większy kompleks leśny do Brójec (Brodziec). Tu istniała graniczna komora celna<sup>163</sup>. Dalszy jej bieg w obrębie ziemi świebodzińskiej przebiegał przez Rzeczyce, Grodziszczce do Świebodzina, skąd wychodził przez Bramę Frankfurcką, zwaną później Krzyżową, w północno-zachodniej części miasta i szedł przez Mostki—Gronów—Pożrzadło—Koryta—Torzym do Rzepina i dalej do Frankfurtu<sup>164</sup>.

Przez południową bramę w Świebodziźnie, zwaną w XV wieku Bramą Głogowską, dochodziła tu droga, która biegła z Babimostu<sup>165</sup>, a więc z drogi Poznań—Zbąszyń—Krosno. Szła ona z Babimostu przez Smardzewo—Jeziory i Lubinicko.

#### j) Drogi poznańsko-szczecińskie

Opis dróg z XVI w. podaje dwie drogi, wiodące z Poznania do Szczecina, jedną przez Wieleń, drugą przez Drezdenko. Niewątpliwie jednak najstarszą drogą był trakt wiodący przez Santok. Zajmijmy się pierwszą z nich. Droga ta wychodziła z Poznania przez Bramę Wroniecką i wiodła na północny zachód przez Winiary—Kiekrz—Starzyny—Pamiętkowo—Kępę — dochodząc do Szamotuł<sup>166</sup> od strony kościoła Św. Ducha. Skąd szła zapewne starszym osadnictwem przez Gaj oraz Samoleż do Wronek. Obok tego istniało drugie odgałęzienie drożne, z Szamotuł do Wronek przez Śmiłowo—Ostroróg—Dobrojewo—Oporowo i Nową Wieś; po czym przechodziło Wartę mostem znajdują-

<sup>163</sup> Droga ta swe uzasadnienie ma przede wszystkim w kartografii XVIII w. oraz w typowo przydrożnym starym osadnictwie. Lwówek w połowie XV w. należy już do znaczniejszych miast Wielkopolski. Graniczna komora celna w Brójcach (Grodziec) notowana jest w XVI w. (Matr. RP. Sum. IV/4. 12351, Vol. Leg. IV. s. 41; zestawienie obrotów na tej komorze patrz R. Rybarski op. cit. s. 118—135.

<sup>164</sup> H. M u n d t, op. cit. s. 11—22. mapa 2.

<sup>165</sup> Zob. lokalny węzeł dróg Świebodzina w pracy zbiorowej, Geneza m. Świebodzina, Przegl. Zach. 9/10 1951, s. 249—251. Tu wypada jeszcze zaznaczyć, że Brama Głogowska jest niewątpliwie wtórnym zjawiskiem w stosunku do starej drogi, jaka biegła z Wrocławia i Głogowa przez Sulechów, Świebodziń, Międzyrzecz i Santok na Pomorze Zachodnie. Końcowym fragmentem tego traktu szła na Pomorze wyprawa misyjna biskupa Ottona z Bambergu. O niej też pośrednio wspomina już Gall Anonim (op. cit. L. II, cap. 13—14 oraz 28).

<sup>166</sup> Droga ta wychodziła ze Starego Rynku ulicą Wroniecką (CDPMai V, 568) i biegła przez Bramę Wroniecką (CDPMai V, 308) do Szamotuł, pierwszego etapu podanego w spisie dróg XVI w. (patrz 85).

cym się na północ od Wroniek<sup>167</sup>. Na terenach między Wartą a Notecią istniała jeszcze w XVIII w. puszczka przetykana jedynie nielicznymi wysepkami osadniczymi. Droga przez nią z Wroniek do Wielenia<sup>168</sup> przechodziła, jak wynika z map z XVIII w., przez Rzeczyn i Mężyk. Kartografia ówczesna wymienia jeszcze dwa przejścia: jedno na Miałę i Pęczków, drugie na Białą i Wrzeszyn. Z Wielenia zaś do Szczecina droga wiodła przez Dobiegniew (Woldenberg), Choszczno i Stargard<sup>169</sup> lub drogą wiodącą na zachód wzdłuż Noteci w kierunku na Drezdenko i Strzelce<sup>170</sup>.

Druga podana przez źródło XVI w. droga poznańsko-szczecińska, wiodąca przez Drezdenko (Drzeń), jest identyczną aż do Ostroroga z drogą wyżej omawianą. Dalszy jej bieg aż do Sierakowa<sup>171</sup> przechodził przez Dobrojewo—Wierzchocin—Wróblewo—Kłodzisko—Izdębno oraz Kaczin. Wszystkie te miejscowości są stosunkowo stare, gdyż pochodzą co najmniej z XIV wieku. Odcinek między Sierakowem a Drezdenkiem jest trudniejszy do odtworzenia. Na podstawie mapy z XVIII w. drogę tę związać można z punktami osadniczymi, mającymi wyraźnie funkcjonalną terminologię komunikacyjną, mianowicie — Karczemkę, Karczmę Dobrzewską—Nowy i Stary Kwiecień oraz Kuźnię. Mapy z XVIII w. notują ew. drugą jeszcze drogę: z Karczmy Dobrzewskiej przez Kamionkę oraz Chełst (Neuteich). Z Drezdenka droga na Szczecin wiodła przez Strzelce—Barlinek i Pyrzyce<sup>172</sup>.

Ostatnie połączenie Poznania ze Szczecinem stanowiła droga niewątpliwie najstarsza, która szła w początkowych etapach tzw. drogą frankfurcką czy wcześniej zapewne zwaną lubuską. Punktem, w którym się odgałęziała od traktu frankfurckiego, był Międzyrzecz. Tu droga poznańsko-szczecińska skręcała na północ i po przejściu mostu na Obrze przez Winnicę i Popowo do-

<sup>167</sup> Oba warianty drogi posiadają stare (XIII i XIV w.), typowo przydrożne osadnictwo, które uchwytnie jest wyraźnie jeszcze w kartografii XVIII w. Cło mostowe we Wronkach nadał Wł. Łokietek w r. 1298 kasztelanowi wieleńskiemu (CDPMai II, 786). Komora celna królewska wymieniona jest także w spisie starych komor koronnych (Vol. Leg. IV, s. 41). Por. też wzmiankę o cło w Wronkach z r. 1515 (CDPMai Rac. 141). Wymieniona w r. 1390 obok Santoka i Skwierzyny komora celna we Wronkach wskazuje na to, że chodzi tu raczej o komorę cła wodnego (CDCivit Crac I, 75), gdyż przejście lądowe ze Skwierzyny do Wroniek byłoby zbyt okężne. W r. 1348 we Wronkach odbył się zjazd Kazimierza Wielkiego z margrabią brandenburskim. Przybył on — jak to było w zwyczaju — od strony Nowej Marchii, drogą przez Kostrzyn, Strzelce, Drezdenko i Wielen (CDPMai II, 1275).

<sup>168</sup> Komora celna w Wieleniu wymieniona w r. 1515 (CDPMai Rac. 141).

<sup>169</sup> Por. Mundt op. cit. 22—39 mapka 3.

<sup>170</sup> Droga tą ... keigen enander komen, der Konig (Kaz. Wielki) zu Vyllen und der Marggraff zu Woldenberg (CDPMai III, 1607 oraz wcześniej tamże 1148).

<sup>171</sup> Jedyne dwa etapy, podane w *Cursus proficisci*, to Sieraków i Drezdenko. Sieraków w XVI w. należy do pięciu głównych komor celnych skarbu królewskiego w Wielkopolsce (Cor. Iur. Pol. III, 131, por. też wzmianki w Matr. R. P. Sum. IV/4, 12351 oraz Vol Leg. IV, s. 41). W Drezdenku notowana jest w 1317 komora celna lądowa i wodna (CDPMai II, 990); drogą z Strzelca przez Drezdenko do Poznania wyprawia się w r. 1334 Ludwik, margrabia brandenburski, któremu Kazimierz Wielki gwarantuje całkowite bezpieczeństwo... usque civitatem suam Vredeberg (CDPMai II, 1141).

<sup>172</sup> Por. przypis 169.

chodziła do Skwierzyny<sup>173</sup>. Stąd poprzez leżące z drugiej strony Warty Murzynowo i Polichno dochodziła do Santoka<sup>174</sup>. Droga ta z powodu znacznego zabagnienia ujścia Noteci do Warty była zapewne bardzo trudna dla transportów handlowych. Odgrywała ona przede wszystkim rolę strategiczną. Dlatego też wykształca się, odkąd pobliski Gorzów dystansuje Santok jako ośrodek gospodarczy, krótsze połączenie, idące z Skwierzyny na zachód przez Trzebieszów (w XVI w. graniczna komora celna) — Brzozowiec—Deszczno—Karnin oraz długą groblę, która istniała z południowej strony Warty naprzeciw Gorzowa. Po przejściu Warty w Gorzowie kierowała się ta droga, biorąc pod uwagę wyłącznie znaczniejsze punkty etapowe, przez Myślębórz—Pyrzyce wprost do Szczecina lub przez Stargard.

Z Międzyrzecza, zapewne w w. XV i XVI, wykształciły się dwa dalsze odgałęzienia tej drogi, strzeżone przez graniczne komory celne w Bledzewie oraz w Sokolej Dąbrowie (Fafałd—Falkenwalde)<sup>175</sup>. Pierwsze szło na północny zachód od Międzyrzecza przez Kościelną Wieś do przejścia na Obrze w Bledzewie i dalej przez Osiecko i Lubniewice. Drugi wariant biegł z Międzyrzecza początkowo drogą frankfurcką, po czym skręcał na północny zachód i przez Górzyce—Chycinę—Goruńsko—Sokolą Dąbrowę oraz Osiecko dochodzi do Lubniewic. Tu z południa, a mianowicie z Krosna przez Torzym, Sulęcín dochodziła droga do Gorzowa<sup>176</sup>, która łączyła się w Deszcznie z drogą polską, biegnącą ze Skwierzyny przez Trzebieszów.

#### k) Droga Poznań—Czarnków

Opis dróg z XVI w. nie podaje żadnych dróg wiodących z Poznania na północ. Chodzi tu głównie o drogi idące na Czarnków i Ujście. Nie znaczy to, aby takich dróg nie było. Istniały one niewątpliwie, tylko nie były one przedmiotem zainteresowań handlowych Poznania w tym stopniu, co reszta wymienionych w opisie szlaków. Miasta tego regionu gospodarczego, jak Chodzież, Ujście, Czarnków, nie odgrywały zresztą poważniejszej roli w życiu gospodarczym Wielkopolski w XV i XVI wieku. Miały one przy tym łatwiejszy dostęp do dróg tranzytowych, biegnących wzdłuż Noteci zarówno na zachód, jak i na wschód. Droga jednak Poznań—Ujście pod względem administracyjnym i strategicznym była bardzo ważna dla Wielkopolski, gdyż łączyła najodleglejszą północną część województwa z jego stolicą. Mają też te drogi osadniczo starą metrykę, co najmniej z XIII wieku.

<sup>173</sup> Ze Skwierzyny istniało również krótsze przejście, osadniczo bardzo stare, w kierunku na Poznań przez Kamionę, Kwilcz do Pniew. (Por. O. Dalchow, op. cit. zał. mapka).

<sup>174</sup> Jest to niewątpliwie najstarsze przejście z Wielkopolski na Pomorze Zachodnie, por. p. 76. O moście na Obrze wzmiankę mamy w r. 1259 (CDPMai I, 379), o drodze zaś z Międzyrzecza do Skwierzyny w r. 1312 (CDPMai II, 958). Droga ta i most na Odrze wspomniane są w w. XV i XVI. Myto mostowe będące własnością miasta wynosi duos fenigos juxta morem diucius observatum (Wuttke, Städtebuch 71 i 119).

<sup>175</sup> Vol. Leg. IV, s. 41.

<sup>176</sup> H. Mundt, op. cit. s. 11—22 oraz mpka 2.

Droga poznańsko-czarnkowska biegła do Obornik, jak sądzę, dwoma wariantami. Pierwszy z nich, może starszy ze względu na leżący przy nim gród radziński, biegł z Poznania przez Bramę Wroniecką w kierunku na Naramowice—Umółtowo—Radojewo—Chojnicę—Trzuskotowo—Radzim oraz Gołaszyn. Drugi natomiast odbiegał od linii rzeki Warty i podążał z Winiar na Suchylas—Łągiewniki—Drogoszyn—Chludowo—Ocieszyn oraz Bogdanowo<sup>177</sup>. Wszystkie te miejscowości obu wariantów to zdecydowanie wczesne osadnictwo z XIII wieku. W widłach Warty i Noteci, jak już wspominaliśmy, rozciągał się szeroki pas puszcz i bagien z nielicznymi tylko wysepkami osadniczymi, notowany zresztą na wszystkich mapach z XVIII wieku. Gęstsze osadnictwo istniało jedynie na linii Rogoźno—Ryczywół—Czarnków, i tędy, jak sądzę, musiało wieść połączenie Czarnkowa zarówno z Rogoźnem, jak z Obornikami. Z Obornik<sup>178</sup> trakt poznańsko-czarnkowski skręcał początkowo na północny wschód ze względu na rozciągające się na północ od Obornik niedostępne bagna. Etapami tego odcinka były: Dąbrówka Leśna—Ludomy—Ryczywół ew. obejście przez Sierakówko i Połajewo; dalej droga przez Przybychowo—Ciężyń—Białężyn dochodziła do Czarnkowa. Przejście Noteci oraz bagien rozciągających się na północ od biegu rzeki nie było łatwe. Przeprawa czarnkowska jest w w. XVII często przedmiotem obrad i interpelacji sejmiku średzkiego<sup>179</sup>. Z Czarnkowa główna droga szła na Trzciankę, gdzie łączyła się z drogami pomorskimi. Na podstawie metryki osadniczej należy przypuścić, że istniało również z Czarnkowa przez Brzeźno—Sarbię—Kruszewo—Jabłonowo oraz Mirosław połączenie z Ujściem oraz z Piłą.

### 1) Droga Poznań—Rogoźno—Ujście

Droga na Ujście przez Rogoźno wiodła przez Bramę Wielką, przechodząc przez mosty na Warcie i Cybinie, Śródkę, Zawady, kierując się następnie na północ, dochodziła przez Koziegłowy do Owińsk. Stąd przez Bolechowo, Murowaną i Długą Goślinę, Łoskuń, Międzylesie do Rogoźna<sup>180</sup>. Z Rogoźna zaś przez Gościejewo—Sokołowo—Budzyń—Podstolice—Podanin—Chodzież—Oleś-

<sup>177</sup> Koło ogrodów kościoła św. Wojciecha w Poznaniu notowana jest w r. 1376 ... via que ducit in Oborniki (CDPMai III, 1728).

<sup>178</sup> Obornicka komora celna należy do komor skarbu królewskiego z dawna będących „in possessione“ (Vol. Leg. IV, s. 41); most obornicki ważny dla przejść ze strony Rogoźna i Kłecka wzmiankowany jest CDPMai V, 32 (1403) oraz w CDPMai Rac. 168 (1485); w w. XVII akta sejmikowe średzkie notują naprawy jego w latach: 1651, 1654, 1682 i 1695.

<sup>179</sup> Instrukcja poselska sejmiku średzkiego z 16 XII 1625 r. ... o rewizyą do Czarnkowa, kędy most długi dla miejsc nieprzebytych z wielkim kosztem robić się musi (także w latach 1627 i 1651); Czarnków jest według konstytucji sejmowej z 1565 miejscem targów pogranicznych (Vol. Leg. II, s. 48).

<sup>180</sup> Bezpośrednich wzmianek o przebiegu tego traktu nie posiadamy. Główne uzasadnienie jego istnienia opieramy na typowo przydrożnym, starym osadnictwie i kartografii XVIII w. Rola, jaką odegrały w czasach wczesnopiastowskich gród w Ujściu, Rogoźno i Owińsk, potwierdza w dużym stopniu żywotność tego traktu. Por. też 76). W XVI w. skarga kupców poznańskich wymienia również Rogoźno, w którym pobiera się bezprawnie podwyższone myto (Akta Korp. Kup. Pozn. ser. I. 5 k. 11—17).

nicę—Kamionkę—Nietążkowo—Chrustowo do przejścia Noteci w Ujściu<sup>181</sup>, skąd trakt szedł na północ do Piły, notowanej w pierwszej połowie w. XVII jako graniczna komora celna<sup>182</sup>.

Między Ujściem a Nakłem istniało jeszcze jedno przejście ważniejsze błotnistej doliny Noteci. Mianowicie było to przejście w Białośliwiu<sup>183</sup> w kierunku na Łobżenicę, również pograniczną komorę celną w pierwszej połowie XVII wieku. Odcinek z Rogoźna do Białośliwia szedł przez Potulice—Brzeźno—Dziewoklucz—Margonin oraz Szamocin.

m) Droga Poznań—Wągrowiec—Kcynia—Bydgoszcz

Droga ta według opisu z XVI w. wychodziła z Poznania przez Bramę Wielką<sup>184</sup> i szła aż do Murowanej Gośliny starym szlakiem na Rogoźno i Ujście. Potem skręcała na wschód biegnąc przez znaczny kompleks leśny, rozciągający się aż po linię Pobodzińska—Kłęcko—Łopienno, teren późniejszej kolonizacji z XVII i XVIII w. Odcinek z Murowanej Gośliny do Skoków, który budzi najwięcej wątpliwości, biegł przypuszczalnie przez Gać, Sławice oraz Szczodrochowo; są to miejscowości stare, notowane w XIII lub XIV w. Ze Skoków do Wągrowca, na podstawie kartografii z XVIII w. jako punkty etapowe podać możemy Roszkowo—Łosiniec i Siemno. Po przejściu rzeki Wełny i osiągnięciu Wągrowca trakt skręcał na wschód i przez Tarnowo—Siedlecko—Czeszewo—Czerlin—Panigródz—Żórawie dochodził do Kcyni. Drugi wariant drogi z Wągrowca do Kcyni ma również starą metrykę osadniczą (XIII w.), wiódł on przez Durowo—Bukowie—Chawłodno—Gołańcz—Oleszno oraz Grocholin. Kształt wsi wykazuje tu także typowe osadnictwo przydrożne. Między Kcynią<sup>185</sup> a Bydgoszczą droga wiedzie olbrzymim kompleksem leśnym, bardzo słabo zasiedlonym nawet w końcu XVIII wieku. Punkty etapowe tego odcinka to Ujazd, Szczepice, Karczma Sobiejuchy, przejście na Noteci między Samoklęskami a Turem<sup>186</sup>. Rozciągająca się na południe od Bydgoszczy puszcza nie posiada żadnych punktów osadniczych, które by wskazywały kierunek tej drogi między przejściem na Noteci pod Turem a Byd-

<sup>181</sup> O naprawie grobli w Ujściu wspominają akta sejmiku średzkiego z lat 1665 i 1671.

<sup>182</sup> Vol. Leg. IV, s. 41.

<sup>183</sup> Vol. Leg. VII, s. 160; komora celna graniczna w Łobżeniczy patrz 172.

<sup>184</sup> *Cursus proficisci* podaje jedynie dwa punkty etapowe tej drogi, mianowicie Wągrowiec i Kcynię. Komora celna w Wągrowcu wymieniona jest obok komory w Rogoźnie, Kłęcku i Obornikach w r. 1513. Zygmunt Stary zakazuje celnikom obciążać kupców poznańskich nadzwyczajnymi mytami (Adler op. cit. s. 276, nr 4); konstytucja sejmowa z 1653 zezwoliła na zainstalowanie przykomorka w Wągrowcu, przy czym główną komorą jego była komora celna w Gnieźnie, z której dochody pobierał starosta gnieźnieński (Vol. Leg. IV, s. 185).

<sup>185</sup> Kcynia należy do starszych komor celnych skarbu królewskiego (Vol. Leg., IV, s. 41), nadto pobierało miasto myto tzw. „dyszłówkę“ (Akta sejmika średzkiego z r. 1653, 1654 i 1671).

<sup>186</sup> Myto mostowe między Turem a Samoklęskami notowane jest już w r. 1337 (CDPMai II, 1165).

goszczą<sup>187</sup>. Być może, że droga ta szła w pobliżu Żurczyna w kierunku na Białobłocie.

Nie sędzę jednak, aby było rzeczą słuszną uważać ten trakt Poznania do Bydgoszczy za jedyny czy nawet najważniejszy. Wcześniejszym i niewątpliwie bezpieczniejszym był trakt, który szedł terenem najstarszego osadnictwa drogą przez Pobiedziska — Gniezno — Trzemeszno — Wylatowo, skąd kierował się na północ przez Mogilno<sup>188</sup> — Wiecanowo — Mokre — Szczepanowo — Barcin — Kanie — Jezewo — Brzozę oraz Glinki. Stare było również przejście z Gniezna na północny wschód przez Gościeszyn — Rogowo — Izdebno — Wolę Czewojewską — Bożejewice — oraz Żnin. Stąd albo na Górę — Murczyn — do Barcina, albo ze Żnina przez Sobiejuchy — Dąbrówkę — Kowalewo do Szubina i dalej przez Lachowo, Rynarzewo do odcinka drogi z Kcyni do Bydgoszczy<sup>189</sup>. Wszystkie te trakty mają główne swe uzasadnienie w starym osadnictwie (przeważnie z XIII lub XIV w.) w kształcie osiedli charakterystycznym dla osadnictwa przydrożnego oraz notowane są na mapach XVIII wieku.

#### n) Droga Poznań — Nakło — Gdańsk

Opis dróg z XVI w. podaje wyłącznie tylko dwa punkty etapowe tej drogi, leżące zresztą na północ od Noteci, mianowicie Nakło i Tucholę<sup>190</sup>. Przebieg zaś drogi z Poznania do Nakła pozostawia zupełnie otwarty. Wobec tego że bezpośrednio przy tym opis podaje drogę Poznań — Bydgoszcz, wymieniając jako punkty etapowe Wągrowiec i Kcynię, wyprowadzić można wniosek, że jeden z wariantów tej drogi biegł przez Wągrowiec i Kcynię tym właśnie szlakiem, który odtworzony został wyżej<sup>191</sup>. Krótki natomiast odcinek z Kcyni do Nakła bieć mógł drogą jedynie na Ujazd i Roztrzębowo i dalej przez bagniste i lesiste tereny, pozbawione zupełnie osadnictwa, aż do przeprawy nakielskiej<sup>192</sup>. W Nakle drogą na Mrocze lub Koronowo łączył się z drogami Pomorza Gdańskiego idącymi przez Tucholę do Gdańska.

<sup>187</sup> Przejście na Pomorze Gdańskie w Bydgoszczy znane jest już w połowie XIII w. (CDPruss I, 90). W r. 1362 miasto otrzymuje zezwolenie na budowę mostu i oczywiście pobór mostowego (Wuttke, op. cit., 29); w XVI i XVII w. miasto pobiera myto po jednym groszu od wozu ... pro reparatione stratae publicae et pontis super fluvio Brda (Wuttke, op. cit. 250 oraz Matr. R. P. Sum. IV/4, 14612); w pierwszej połowie XVII w. Bydgoszcz jest także komorą celną królewską prowincji wielkopolskiej (Vol. Leg. IV, s. 41). <sup>188</sup> Patrz 193.

<sup>189</sup> Odcinek tej drogi z Gniezna do Bydgoszczy jest fragmentem głównej drogi z Śląska na Pomorze Gdańskie omijającej Toruń. Szedł on przez Ostrzeszów, Kalisz, Pyzdry, Wrześnię, Gniezno i Bydgoszcz (Vol. Leg. II, s. 60).

<sup>190</sup> *Cursus proficisci* patrz 85.

<sup>191</sup> Potwierdza to w pełni skarga kupców poznańskich na zakaz używania drogi do Gdańska przez Nakło. Wymienia ona wyraźnie również Wągrowiec i Kcynię, jako początkowe etapy drogi poznańsko-gdańskiej. Charakterystyczna przy tym jest argumentacja kupców, stwierdzająca, że droga do Gdańska przez Toruń jest o 8 mil dłuższa i kupcy narażeni są na brak pożywienia i paszy dla koni (Akta Korp. Kup. m. Poznania, seria I, 5 k. 17—21).

<sup>192</sup> Przejście to ma starą metrykę (patrz 75). Komora celna istniała już w Nakle w XII w. (CDPMai I, 7), w XVI w. często wymieniana (Matr. R. P. Sum. II, 1097, tamże III, 3955, tamże IV/4 15405 i 15478), stanowiła uposażenie starosty nakielskiego.

## o) Droga Poznań — Gniezno — Toruń

Droga ta należy do rzędu tych dróg, której znaczne odcinki znane są już w okresie wykształcania się stosunków feudalnych w Polsce, która zachowuje swój bieg w niezmienionej postaci aż do XVIII w.<sup>193</sup> Wychodziła ona z Poznania lewobrzeżnego przez Bramę Wielką i po przejściu mostów na Warcie i Cybinie kierowała się na północny wschód przez Śródkę, Głównę, Kobylnicę, po czym idąc opodal Uzarzewa i Biskupic, dochodziła do Pobiedzisk. Z Pobiedzisk przez Koconowo, Lednogórę (w pobliżu leżał stary gród ostrowski), Lubowo, Woźniki droga dochodziła do Gniezna<sup>194</sup> od strony Bramy Katedralnej, zwanej wcześniej też Poznańską. Gnieźnieński węzeł drożny należał niewątpliwie do najpoważniejszych w Wielkopolsce. Droga poznańsko-toruńska wychodziła z Gniezna przez Bramę Toruńską i kierowała się do Trzemeszna<sup>195</sup> przez Jankowo i Wymysłowo. Następnie biegła wzdłuż jeziora trzemeszeńskiego przez Lubień do Wylatowa. Stąd istniały dwa równorzędne warianty dróg, oba zresztą odznaczające się starą metryką osadniczą. Pierwszy biegł przez Kwieciszewo, Strzelno do Inowrocławia, przy czym odcinek Strzelno — Mątwy jest dosyć trudno odtworzyć. Droga bowiem mogła biec na północ przez Ciechrz, Markowicę lub przez Stodoły, Żerniki do przejścia na Noteci w Mątwach<sup>196</sup>. Po przejściu Noteci w Mątwach dalszymi etapami

Przejście nakielskie było gospodarczo niekorzystne dla Torunia, stąd stała troska mieszczan toruńskich o uznanie tej drogi za niedozwoloną, Matr. R. P. Sum I, 1161, Corp. iur. pol. III, 104 (przy czym miejscowość Boschfleyth czy Boschtyeth to chyba tylko Wągrowiec, tak bowiem wynika z układu punktów etapowych tej drogi i z samej nazwy), Corp. iur. pol. III, 160 i 196, Matr. R. P. Sum. V/1 1217, por. też, 191).

<sup>193</sup> *Cursus proficisci* podaje dwa tylko etapy tej drogi: Gniezno i Inowrocław. Wspomniana ona już jest ogólnie w pierwszej połowie XIII w. (CDPMai 207 i 237); dokładny opis z odcinka do Strzelna znany jest z opisu w kronice Janka z Czarnkowa (MPH II, s. 697, patrz 74); por. też *itineraria* książęce i królewskie na trasie Poznań—Gniezno: Bolesława ks. wielkop. w 1258 (CDPMai I, 367—8), Przemysława II z 1291 r. (tamże II 677—8, 694—5), Kazimierza Wielkiego z 1343 r. i 1367 r., tamże II, 1215—16, tamże III, 1575—6), królowej Elżbiety z r. 1372 (tamże III, 1662—6) i Władysława Jagiełły na dłuższej trasie, aż do Kujaw, z lat 1410, 1414, 1419 i 1422. (Długosz, ks. XI s. 101—2 155, 214—15, 275 i 283).

<sup>194</sup> Gniezno posiadało trzy główne bramy: Poznańską, zwaną później też Katedralną, Pyzdrowską, później zwaną Warszawską, i Toruńską (A. Warschauer, Geschichte der Stadt Gnesen, Poznań 1918 s. 27—8; komora celna w Gnieźnie znana jest już z dokumentów XII i XIII w. (CDPMai I, 7, 207 i 237). Dla XVI w. ważna jest taryfa celna z r. 1597 (CDPMai Rac. 162). Zaznaczyć wypada, że komora gnieźnieńska, podobnie jak i powidzka, nie była w posiadaniu skarbu królewskiego, lecz starosty i kasztelana gnieźnieńskiego. W XVII w. w związku ze wzmoczeniem ruchu handlowego na trasie Poznań—Gdańsk przez Nakło, konstytucja sejmowa zezwala na założenie przykomorka w Wągrowcu, (Vol. Leg. IV, s. 185 i 211).

<sup>195</sup> ... theloneum quod in opido Vylatowo pro predicto monasterio Trzemeschno ab antiquis temporibus solvebatur transferrimus in Trzemeschno (CDPMai III, 1876).

<sup>196</sup> Oba warianty są chronologią osadniczą i kartografią XVIII w. całkowicie potwierdzone. Przejście w Mątwach i komora celna są notowane już w pierwszej połowie XIII w. (Ulanowski i, Dok. kl. w Strzelnie 9, 11 i 12). W XVI w. występuje pod nazwą „theloneum Vladislaviense passus Manthwy“ (Matr. R. P. Sum. III, 3252), w 1613 cło mątewskie pobierane jest w samym Inowrocławiu (Vol. Leg. II, s. 93).

są Inowrocław<sup>197</sup>—Szadłowice—Ostrów oraz Gniewkowo. Na północny wschód od Gniewkowa rozciągała się puszcza ciągnąca się wzdłuż Wisły od Służewa na południu aż do Bydgoszczy na północy. Nie mamy tu żadnych poważniejszych punktów osadniczych, nawet na mapach z początku w. XIX. Jedyne dwie karczmy Jakuba oraz Zazdrość ten szlak znaczą. Przed samym Toruniem droga biegnie przez Podgórze oraz Majdan, dochodząc do wcześniej wymienionego w źródłach przewozu, a później mostu toruńskiego na Wiśle.

Drugi wariant biegł przez Mogilno—Wizanowo—Sendowo—Mirucin—Pakość<sup>198</sup>—Rybitwy oraz Cieślin. Z Inowrocławia zaś szedł już drogą pierwszego wariantu.

## 2. Węzeł kaliski

Odtwarzam przebieg dróg węzła kaliskiego na podstawie przywileju, który Kalisz otrzymał w r. 1496/7. W celu podniesienia gospodarczego stolicy województwa kaliskiego Zygmunt August w 1552 r. zatwierdza przywilej Jana Olbrachta z r. 1497. Właściwym wystawcą tego ważnego dla Kalisza dokumentu jest Jan Ostroróg, starosta generalny wielkopolski, który na polecenie królewskie w r. 1496, precyzując prawo składu dla Kalisza, wyznacza również przez wschodnią część Wielkopolski drogi tranzytowe<sup>199</sup>. Przebiegi dróg oczywiście podano w bardzo lapidarnej formie i szczegółowe odtworzenie sieci dróg tego regionu musi nastąpić na podstawie kartografii z XVIII w. oraz wcześniejszych wiadomości źródłowych osadniczych i fragmentarycznych wiadomości o elementach komunikacyjnych i celnych.

<sup>197</sup> Inowrocław jest jednym z najważniejszych punktów węzłowych dróg ziemi kujawskiej. Krzyżowały się tam drogi wielkopolsko-pruskie oraz śląsko-pruskie idące na Toruń lub Bydgoszcz. Mają one bardzo starą datację. Pierwsza znana jest w początkach wieku XIII (CDPMai 207 i 237). Druga w połowie w. XIV notowana jest jako „via antiqua de Thoruń versus Vratislaviam“ (Hölb. III, 559). Inowrocław jest starą komorą celną, znaną już w XIII w. (CDPruss I, 90). Aktualną ona jest i w wiekach następnych — Hölb. III, 559 (1350), Matr. R. P. Sum. II, 1997 (1513), Vol. Leg. III, s. 43 (1613). W XVI w. skarżą się kupcy poznańscy na to, że w drodze z Torunia pobiera się w Inowrocławiu za wysokie stawki mytnicze (Akta Korp. Kup. Pozn. sr. I, 5, k. 11—17); por. jeżeli chodzi o zagadnienie dróg handlowych Torunia H. Österreich, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen (Zeitschr. d. Westpreuss. Geschichtsv., z. 28 i 33). Przejście na Pomorze Gdańskie drogą z Inowrocławia do Bydgoszczy znane jest też w XIII w. (CDPMai I, 90), potwierdza je *itinerarium* Kazimierza Jagiellończyka z r. 1466, który z Brześcia przez Inowrocław jedzie do Bydgoszczy (Długosz, ks. XII, s. 411—12). Odcinek z Inowrocławia do Gniewkowa znany jest z pochodu wojennego ks. Władysława Białego, który w r. 1373 zjawiwszy się w Gnieźnie udaje się do Inowrocławia, a następnie do Gniewkowa i Złotoryi (MPH II, s. 654).

<sup>198</sup> W Pakości notujemy w r. 1513 komorę mytniczą na przejściu Noteci (Matr. R. P. Sum. III, 1930). Przez Pakość i Barcin biegło także połączenie lokalne Inowrocławia ze Żninem (Długosz, ks. XI, s. 155), które przypuszczalnie szło dalej przez Łekno, Wągrowiec i Rogoźno do mostu w Obornikach, przy czym odcinek Rogoźno—Oborniki potwierdzony jest w XV w. (Wuttke, op. cit. 47). Oborniki miały połączenie komunikacyjne z Szamotułami i Ostrogiem (MPH. II, 729—30).

<sup>199</sup> CDPMai Rac., 136 (1497), por. też ustawę sejmu piotrkowskiego z 1565 r. „o składzie i starych drogach“ (Vol. Leg. II, s. 59—60) oraz konstytucje sejmu warszawskiego z 1611 (Vol. Leg. III, s. 20).

13 Przegląd Zachodni



a) Droga Kalisz — Bydgoszcz — Prusy Królewskie<sup>200</sup>

Odcinek tej drogi z Kalisza do Pyzdr został szczegółowiej omówiony przy drodze poznańsko-krakowskiej. W tej chwili zajmujemy się dalszym jej fragmentem, mianowicie odcinkiem Pyzdry — Września. Szedł on na północ od Pyzdr przez Borzykowo — Kołaczkowo — Nową Wieś (opodal leży stary gród w Biechowie) — Kaczanowo do Wrześni, punktu, gdzie krzyżowała się z równoleżnikową drogą poznańsko-mazowiecką. Z Wrześni natomiast szła przez Sokółowo — Gulczewo — Czeluścin — Jelitowo — Potrzymowo do Niechanowa, gdzie się łączyła z drogą gnieźnieńsko-warszawską, biegnącą przez Witkowo — Powidz do Słupcy. Prostsze połączenie idące z Czeluścina na Żydowo, wydaje się późniejsze. Oba warianty dróg schodziły się przed Gniezmem opodal Dalek i wchodziły do Gniezna przez Bramę Pyzdorską, zwaną później Warszawską. Z Gniezna wybiegał omawiany trakt przez Bramę Toruńską i szedł przez Rogowo — Żnin — Szubin — Rynarzewo — lub przez Trzemeszno — Mogilno — Barcin do Bydgoszczy. Drogi te szczegółowo dla tego odcinka zostały omówione przy opisie dróg poznańsko-bydgoskich<sup>201</sup>.

## b) Droga Kalisz — Konin — Inowrocław — Prusy Królewskie

Droga ta w połowie w. XIV została określona przez kupców toruńskich w znacznych swych fragmentach jako nowa droga toruńsko-wrocławska. Po 200 latach, dzielących opis dróg toruńskich od kaliskich, pozostaje ona w niezmienionej formie. Jej przebieg nie budzi, jak mi się wydaje, poważniejszych wątpliwości i potwierdzony jest bardzo starą chronologią osadniczą<sup>202</sup>.

Trakt ten wybiegał z Kalisza<sup>203</sup> przez Bramę Toruńską, kierując się przez Kokanin — Rusów — Stawiszyn<sup>204</sup> — Zbiersko — Białę — Rychwał<sup>205</sup> — Modłę Kró-

<sup>200</sup> Główne podane etapy tej drogi to Kalisz, Pyzdry, Września, Gniezno i Bydgoszcz. Por. 199.

<sup>201</sup> Patrz wyżej. Z Rogowa musiało również istnieć stare połączenie komunikacyjne przez Marcinkowo, Gaśawę, Biskupin do Żnina i Nakła. Tędy bowiem uciekał przed Świętopełkiem Leszek Biały z Gaśawy (MPH II, s. 554—5, Kronika Pańska).

<sup>202</sup> Hölb, III, 559 (1350) oraz wyznaczenie dróg przez Jana Ostroroga, starostę wielkopolskiego, z r. 1496, patrz 199.

<sup>203</sup> Lokalny węzeł Kalisza por. u Z. Kaczmarczyka, Rola dziejowa Kalisza..., s. 40 (mapka). Mosty kaliskie, przy których pobiera się mostowe, wspomniane są już już w XIII w. (CDPMai I, 386, 800 i 802). W r. 1260 wspomina się o drodze toruńskiej pod Kaliszem... inter viam thorunensem et eam que ducit in Cocanino, chodzi tu zapewne o stary Kokanin, gdyż nowy leży przy samym trakcie (CDPMai I, 389).

Jako komora celna notowany jest Kalisz już w XIII w., w wiekach następnych wymienia się komorę celną coraz częściej (S. Weymann, op. cit., s. 131) w XVI w. należy do pięciu głównych komor celnych Wielkopolski (Corp. iur. pol. III, 130 i 131). Wiadomości o niej w tym czasie są bardzo częste, przytaczam tylko przykładowo (Matr. R. P. Sum. I, 1058; II, 209; III, 30 i 604; IV/4, 11816 i 12507. por. również R. Rybarski, op. cit., t. II, s. 123—145).

<sup>204</sup> ... a magna via iacente (raczej eunte) de Kalis in nostram civitatem que Stavissin nuncupatur (CDPMai I, 674); pontale w Stawiszynie (Matr. R. S. Sum. V/1, 1848).

<sup>205</sup> Drogę toruńsko-kaliską, idącą starym zwyczajem przez Rychwał, skierowano w r. 1507 przez Tuliszków (Corp. iur. pol. III, 29). To zarządzenie nie wytrzymało próby życiowej, w r. 1523 przywrócono dawny przebieg (Corp. iur. pol. IV, 13).

lewską — Stare Miasto Konin do Nowego Konina i trudnej przeprawy przez Wartę<sup>206</sup>. Stąd przebiegała ważna ta arteria handlowa do Inowrocławia przez Czarków — Międzyzlesie — Wolę Kamedulską (także zwaną Wolą Łaszczową) — Biniszew do Kazimierza Biskupiego. Następnie przechodziła większym kompleksem leśnym do Kleczewa, skąd kierowała się do Strzelna. Etapami tego odcinka były Roztoka — Kopydłowo — Wilczyn — Wójcin (Wojczyn). Ze Strzelna przez Inowrocław do Torunia lub Bydgoszczy wiodła ta droga przez miejscowości omówione już przy węźle poznańskim<sup>207</sup>. Obok tej drogi wymienić jeszcze należy odgałęzienie traktu kalisko-pomorskiego idące ze Strzelna przez Kruszwicę do Radziejowa i dalej przez Krzywosądz i Służewo do Torunia<sup>208</sup>. Radziejów był w XVI w. nie tylko ważniejszym ośrodkiem handlowym ziemi kujawskiej, lecz także jako siedziba sejmików posiadał dogodne połączenia z całą ziemią kujawską.

c) Droga Kalisz — Turek — Koło — Toruń<sup>209</sup>

Droga ta wychodziła z Kalisza w kierunku północno-wschodnim wzdłuż rzeczki Swędni na Kamień — Morawin — Milaczów — Gąbków do Turka<sup>210</sup>. W przywileju składowym dla Kalisza z 1496 r., nieco dalej przy omawianiu dróg prowadzących z z. płockiej i gostyńskiej podaje się, że kupcy dążąc przez Koło, muszą jednak przechodzić przez Koźminek. Dlatego przypuścić należy, że obok najprostszej drogi, lecz lokalnej, wiodącej z Kalisza do Koła przez Turek wzdłuż rzeczki Swędni, istniało drugie połączenie skracające bardziej na południe, które szło przez Milaczów — Przepole — Lisków<sup>211</sup> do Koźminka. Koźminek miał poza tym połączenie drogowe z Turkiem drogą bardziej okrężną, wiodącą przez Dobrą<sup>212</sup>, która w połowie w. XV należała już do rzędu znacniejszych miast ziemi łęczyckiej. Wracając do traktu kaliskotoruńskiego zaznaczyć wypada, że odcinek z Turka do Koła mógł wieść o ile weźmiemy za podstawę chronologię osadniczą, przez Rusocice (Włady-

<sup>206</sup> Knigi Pol. Kor. Metr. I, 113 (1450) z Konina ... ad antiquam viam que eciam ducit in Modla. Bardzo stare przejście Warty w Koninie było także starą komorą celną, patrz S. Weymann, op. cit. s. 131. W. w. XV i XVI komora ta odgrywa ciągle poważną rolę; jest ona komorą skarbu królewskiego (Matr. R. P. Sum. I, 1058; II, 209; IV/4, 10383).

<sup>207</sup> Patrz wyżej.

<sup>208</sup> W r. 1318 i 1349 kupcom toruńskim w kierunku do Wrocławia wyznaczono następującą trasę ... de civitate Thorun versus Wratislaviam per has civitates, videlicet per Raczeviam, per Conin, per Kalis et per Schilburg (Ostrzeszów) CDPMai II, 1001 i 1289. Jeszcze jedno przejście mogło być aktualne: z Radziejowa do Konina mianowicie przez Sępólno i Licheń. Przejście to jednak musiało być bardzo utrudnione z powodu bagnistego terenu między Licheniem a Koninem. Potwierdza je w pewnym stopniu *itinerarium* Kazimierza Jagiellończyka z r. 1465 (Długosz XII, s. 389).

<sup>209</sup> Jest to fragment młodszej drogi: z Prus przez Toruń, Kalisz do Wrocławia (Hölb. III, 559).

<sup>210</sup> Uzasadnione typowo przydrożnym starym osadnictwem oraz takim właśnie przebiegiem drogi na mapach z XVIII w.

<sup>211</sup> Ten wariant traktu jest, zdaje się, tym omawianym traktem handlowym, gdyż koło Liskowa mamy wiadomość o ... publica siue magna via (CDPMai V, 118).

<sup>212</sup> Przez Gozdowo i Tokary biegnie ... via publica alias goszcziniecz ... ex oppido Koźminek ad oppidum Dobra (Ks. ziemskie sieradz. 67, k. 225 r. 1611).

sławów) i Kościelec, ew. drugi wariant biegł przez Sadów, Brudzewo i Ruszkowo. Odcinek z Koła do Sępólna został już poprzednio omówiony przy drogach poznańsko-lubelskich<sup>213</sup>. Z Sępólna natomiast droga wiodła do Radziejowa przez Wierzbinek i Tomisławice. Skąd na podstawie map z XVIII w. zanotować musimy dwa rozwidlenia: jedno przez Grudowo—Rogalin i Zagorzyce, drugie, bardziej okrężne, lecz starsze osadniczo przez Piotrkowo oraz Świątniki. Z Radziejowa do Torunia biegła droga przez Krzywosądz<sup>214</sup>—Zakrzewo—Straszewo—Przybranowo oraz Służewo, gdzie łączyła się z głównym traktem krakowsko-toruńskim.

d) Droga Kalisz—Koło—Mazowsze (ziemia gostynińska i płocka)

Tutaj z wymienionych w źródle traktów wchodzić mogły w grę jedynie połączenia z ziemią gostynińską i płocką. Dla pozostałych ziem Mazowsza niewątpliwie prostsze połączenie szło na m. Wartę. Odcinek drogi z Kalisza do Koła został już omówiony. Dalszy ciąg traktu kalisko-mazowieckiego biegł z Koła przez Leśnicę—Grzegorzewo—Barłogi—Borysławice Zamkowe i Kościelne oraz Częstków do Kłodawy. Kłodawa stanowi od w. XV ważny punkt węzłowy dróg ziemi łączycyckiej i staje się poważnym ośrodkiem gospodarczym, niewiele ustępującym Łowiczowi. Trakt do ziemi gostynińskiej i płockiej szedł, biorąc pod uwagę tylko miejskie ośrodki, na Dąbrowice lub na Krośniewice.

Z Płocka czy Gostynina wiodły niewątpliwie jeszcze dwa połączenia komunikacyjne, które jednak, biorąc pod uwagę układ dróg z XVIII w. oraz rolę miasta Warty w opisie dróg kaliskich z końca XV w., kierować należy szkieletowo biorąc: na Kutno—Łęczycę albo traktem bardziej okrężnym: na Gąbin—Żychlin—Łęczycę i m. Wartę.

e) Droga Kalisz—Kozminek—Warta—Mazowsze (z. łowicka, sochaczewska, i rawska)

Najkrótsze połączenie drogowe między Kaliszem a Wartą wiodło niewątpliwie przez Opatówek i Staw. Zostało ono już omówione przy odtwarzaniu drogi poznańsko-krakowskiej wiodącej przez Kalisz<sup>215</sup>. Przywilej jednak składowy Kalisza z 1496/7 wyraźnie mówi, że „omnes (mercatores) terrae, transeuntes in Slesiam per Colo et Vartham vadant per Koszminek, Kalisch“. A więc niewątpliwie mamy tu jeszcze jedną drogę z Warty do Kalisza wiodącą przez Kozminek<sup>216</sup>. Trudno dociec, jakie były przyczyny skierowania ruchu handlowego na odcinku Kalisz—Warta przez Kozminek. Być może, jak zresztą z dalszego kontekstu wynika, chodziło tu o skoncentrowanie jednak chociażby

<sup>213</sup> Patrz wyżej.

<sup>214</sup> Przeprawa przez błota, rozciągające się na północ od Krzywosądku, notowana jest bardzo późno (Vol. Leg. VII, s. 48, 1764 r.).

<sup>215</sup> Istniejąca tam komora celna królewska (Matr. R. P. Sum. III, 1676) leżała na przecięciu dróg małopolsko-pruskiej i wielkopolsko-mazowieckiej. Miasto w połowie XV w. ma takie samo obciążenie wojenne, jak Radomsko leżące przy bardzo uczęszczanym w XV i XVI w. trakcie wrocławsko-lubelskim.

<sup>216</sup> Patrz 199.

części eksportu mazowieckiego na zachód przez Kalisz. Z m. Warty bowiem wiedzie — tak w każdym razie wynika z układu dróg w XVIII w. — znacznie krótsze połączenie ze Śląskiem drogą przez Błaszki — Grabów — Ostrzeszów. Szczegółowy przebieg drogi przez Koźminek jest następujący. Z Kalisza wychodziła ta droga przez Tyniec<sup>217</sup>, Nędeszew oraz Nakwaszyn. Wcześniej, zapewne z Nędeszewa istniało połączenie z Koźminkiem drogą bardziej okrężną, jednak okolicą osadniczo starszą przez Borów i Pietrzyków z charakterystycznym układem wsi przydrożnych. Z Koźminka zaś do Warty szedł trakt przez Złotniki — Raszewy — Moskornie — Chlew — Czartki i Witów. Z miasta Warty<sup>218</sup> po przejściu rzeki trakty kalisko-mazowieckie kierują się na Rosoczyn — Boczek — Szadek — Kwiatkowice do Lutomińska (Lutomierz) i Kazimierza nad Nerem<sup>219</sup>. Skąd, biorąc już tylko pod uwagę znaczniejsze ośrodki handlowe, droga do Łowicza i Sochaczewa wiodła przez Zgierz lub Łódź i dalej przez Stryków i Głowno; do Rawy zaś przez Brzeziny. Wyraźnie jednak zaznaczyć należy, że z Mazowsza na Śląsk przez Kalisz szła niewielka część eksportu. Warszawa, Czersk oraz południowo-wschodnie Mazowsze wiązało swe interesy handlowe ze Śląskiem drogą przez Rawę — Wolborz — Piotrków — Szczerców — Wieluń — Bolesławiec lub Krzepice. Jest to w znacznym fragmencie znany już w XV w. z ożywionych stosunków handlowych trakt wrocławsko-lubelski<sup>220</sup>.

#### f) Droga Kalisz — Ostrzeszów — Oleśnica — Wrocław

Z dróg, które wiodły na Śląsk z Kalisza, niewątpliwie najstarsze i najbardziej handlowo ożywione połączenie wiodło drogą na Ostrzeszów. Wymienia się je w opisie dróg toruńskich z połowy XIV w.<sup>221</sup> i aktualne jest również — jak wynika z potwierdzenia przywileju dla Kalisza z 1552 r. — w drugiej połowie XVI w.<sup>222</sup>. Bliższego opisu tej drogi na odcinku z Kalisza do Ostrzeszowa nie posiadamy. Na podstawie jednak fragmentarycznych wiadomości źródłowych można ją odtworzyć w sposób dokładniejszy. Wychodziła ona z Kalisza przez Bramę Wrocławską<sup>223</sup> i szła ku południowi przez Rypinek — Piwonice — Gostyczynę do Ołoboku<sup>224</sup>, skąd przez Wielowieś — puszcze i pust-

<sup>217</sup> Tyniec leżał ... ante pontes dicte civitatis (CDPMai I, 530 oraz tamże II, 905). Droga z Tyńca do Kalisza (CDPMi II, 876).

<sup>218</sup> Miasto Warta w XVI w. „ratione reparacionis pontium et viarum“ pobiera myto (Matr. R. P. Sum. IV/4, 14437 i tamże V/1, 4050). Komora celna notowana jest już w połowie XIV w. (CDPMai III, 1618).

<sup>219</sup> Z Kazimierza n. Nerem (komora celna istnieje już w 1318 — CDPMai II, 999) i Lutomińska prowadziła droga do Szadka, gdzie rozwidlały się drogi idące z Mazowsza w kierunku do Warty i Sieradza. W Lutomińsku istniała też komora mytnicza (Kniż. Pol. Kor. Metr. I, 15). Miasto miało doskonałe położenie, gdyż rozchodziły się tu „viae magnaę“ w kierunku na Uniejów, Szadek i Kazimierz n. Nerem (Ks. Ziem. Sieradz., 36 k. 431, r. 1564).

<sup>220</sup> Patrz wyżej.

<sup>221</sup> Jest to tz. „nova via de Thorun versus Wratislaviam“, przechodząca przez Ołobok (Molborg) i Ostrzeszów (Schildberg) — Hölb. III, 559; por. też (CDPMai III, 1289).

<sup>222</sup> Patrz 199.

<sup>223</sup> H. Münch, op. cit. tabl. XVII—XIX.

<sup>224</sup> Myto ołobockie znane jest w XIII w. (CDPMai II, 686), w następnych wiekach pobiera się je również (Hölb. III, 559 oraz CDPMai V, 709).

kowe grabowskie dochodziła do Grabowa. Tu trakt skręcał na południowy zachód i przez Bukownicę dochodził do Ostrzeszowa. Zapewne jeszcze w XV w., sądząc z chronologii osadniczej wytworzył się wariant odcinka tej drogi z Ołoboku do Ostrzeszowa przez Biskupice—Kotłów—Komorów—Siedlików. Z Ostrzeszowa biegła ta arteria komunikacyjna na Śląsk w stronę Wrocławia<sup>225</sup> przez Rojów—Myślniów—Ligotę—Syców oraz Oleśnicę. Przywilej dla Kalisza wspomina, że przez Kalisz i Ostrzeszów winny iść wszystkie transporty kupieckie, zdążające do Królestwa Polskiego z Wrocławia, Brzegu oraz Nysy. Również ten nakaz dotyczył kupców z Moraw oraz z Czech aż po Pragę. Oczywiście, że w praktyce codziennej wyglądało to nieco inaczej. Na pewno duży procent obrotów handlowych z tych terenów uchodził czy to na Bolesławiec, Wieluń, Wieruszów i Brzeźnicę do Polski centralnej, czy też — jak świadczy gęste skoncentrowanie komór celnych granicznych po stronie Wielkopolski przy drogach wiodących z Wrocławia przez Milicz i Żmigród.

W związku z tym traktem zwrócić należy uwagę na to, że z Ostrzeszowa musiały wieść przez Kępno—Baranów—Namysłów stare drogi do Brzegu i Nysy lub przez Wieruszów—Wołczyn—Oleśno do Opola, gdzie się łączyły z drogami śląsko-czeskimi. Świadectwem istnienia tych połączeń komunikacyjnych jest stare, co najmniej z XIII w. pochodzące osadnictwo ziemi kępińskiej i żywe stosunki między księstwem opolskim i kaliskim z tegoż wieku.

#### g) Droga Kalisz—Sulmierzyce—Milicz—Wrocław

Droga ta jest niewątpliwie młodszą od drogi wiodącej z Kalisza na Śląsk przez Ostrzeszów. Mimo to w XVI w. przewijał się i tędy ruch handlowy, czego dowodzi istnienie na tym odcinku granicznej komory celnej w Sulmierzycach<sup>226</sup>, głównie nastawionej na kontrolę przewozów kupieckich udających się na Śląsk przez Milicz. Droga ta biegła z Kalisza w kierunku południowo-zachodnim przez Czaszki—Ostrów—Gorzyce—Nabyszyce, dochodząc do Sulmierzyc, gdzie przekraczała granicę polską, i szła dalej suchym brzegiem wzdłuż rozlewisk rzeki Baryczy przez Wojdników—Jankowo—Godeńców do Milicza. Tam łączyła się ze starą drogą toruńsko-wrocławską, opisaną w połowie XIV w. przez kupców toruńskich.

#### h) Droga Kalisz—miasta południowej Wielkopolski—miasta dolno-śląskie

Opis dróg z końca XV wieku nie podaje żadnych dróg tranzytowych wbiegających z Kalisza na zachód. Przeciwnie, nawet wyraźnie wskazuje, że drogi tranzytowe, idące z Prus czy z Mazowsza i przechodzące przez Kalisz, wiodą w dalszym swym biegu przez Ostrzeszów. Przy tej bowiem miejscowości się zaznacza, że swymi towarami mogą odtąd iść dowolnymi traktami. Jeśli spojrzymy na mapę, to łatwo można stwierdzić, że w grę wcho-

<sup>225</sup> J. Nowakowa, op. cit., s. 53—4.

<sup>226</sup> Sulmierzyce są starą komorą celną skarbu królewskiego (Vol. Leg. IV, s. 41). W XVI w. na tej komorze notujemy dość duży ruch handlowy (R. Rybarski, op. cit. t. II, s. 123—135).

dzi tu mogły jedynie drogi wiodące z Kalisza na Śląsk. O drogach zachodnich nie wspomina się ani słowem. Biorąc jednak pod uwagę, że zachodnia część województwa kaliskiego obejmowała takie miasta, jak Krotoszyn, Koźmin, Zduny, Pogorzelę, Borek, Jarocin, trudno przypuścić, aby nie łączyły ich szlaki komunikacyjne z miastem wojewódzkim. Przemawia za tym również gęste i stare osadnictwo. W w. XVI wzrasta również obrót handlowy z miastami dolno-śląskimi na linii Kalisz—Koźmin lub Krotoszyn—Wschowa—Głogów<sup>227</sup>. Nazwy ulic wylotowych oraz bram miejskich także świadczą o istnieniu bezpośrednich połączeń miast wielkopolskich z Kaliszem<sup>228</sup>. To samo stwierdzić można na mapach z XVIII w. Siatka dróg na tych mapach jest tak gęsta, że wskazanie właściwych traktów dla tego regionu bez retrogresywnego i bardzo dokładnego opracowania połączeń komunikacyjnych oraz ścisłej chronologii osadniczej jest po prostu niemożliwe.

Z dróg wychodzących z Kalisza na zachód możemy jedynie wymienić jako przypuszczalnie najważniejsze w XVI w. 3 trakty. Pierwszy, wiodący na Pleszew—Kotlin—Jarocin i Nowe Miasto, został już wspomniany w ramach opisu dróg poznańsko-krakowskich, jako młodsze połączenie odcinka Kalisz—Poznań. Drugie połączenie odgałęziało się w Kościelnej Wsi od drogi poprzednio wspomnianej i szło przez Kucharki—Bobry—Sowinę—Karmin—Dobrzyce i Orłę do Koźmina<sup>229</sup>. Trzecie, wychodzące na zachód z Kalisza, szło przez Dobrzec—Biskupice—Miedzianów—Szczury—Raszkowo—Orpiszew—Tomice lub Janków—Smuszewo do Krotoszyna. Wszystkie wymienione miejscowości to w olbrzymim procencie osadnictwo z XIII lub XIV w.

Z Koźmina lub Krotoszyna drogi do miast dolno-śląskich biegly — licząc tylko osadnictwo miejskie — przez Kobylin, w XVI w.<sup>230</sup> ważny ośrodek handlowy, miejsce jarmarków pogranicznych, oraz Jutrosin<sup>231</sup>, komorę celną na odgałęzieniu drogi poznańsko-wrocławskiej idącej przez Śrem—Dolsk—groblę na Obrze zwaną Ziomek<sup>232</sup> oraz Pogorzelę. Innym wariantem była przypuszczalnie droga, która z Krotoszyna przez Kobylin—Górkę Miejską—Sarnowę—komorę celną graniczną w Rawiczu szła do Głogowa przez Wąsocz lub Górę Śląską<sup>233</sup>. Dalsze połączenia komunikacyjne tego regionu z Dolnym Śląskiem są zbyt trudne do odtworzenia. Trzeba by

<sup>227</sup> Jak wyżej.

<sup>228</sup> Np. Gostyń posiada ulicę i Bramę Kaliską (P. Schulc, *Dzieje m. Gostynia w zarysie*, s. 60—61), tak samo Koźmin (Ks. St. Łukomski, *Koźmin Wielki i Nowy*, s. 89) i Borek (J. Łukasiewicz, *Krótki hist. stat. opis miast i wsi pow. krotoszyńskiego*, t. II, s. 10—11).

<sup>229</sup> Świadectwem niewątpliwie istniejącego połączenia jest znana z XV w. nazwa Bramy Kaliskiej (Ks. St. Łukomski, *op. cit.*, s. 89).

<sup>230</sup> Vol. Leg. II, s. 48 (1565). W Kobylinie istniała komora mytnicza, taryfę jej znamy z r. 1570 (Łukasiewicz, *op. cit.* s. 167).

<sup>231</sup> Vol. Leg. IV, s. 41.

<sup>232</sup> Vol. Leg. V, s. 176 (1676).

<sup>233</sup> Z. Celichowski, *Reces graniczny*, s. 10 ... ad vadum dictum Hundsloch. Ab hoc Hundsloch usque ad viam magnam, qua itur a civitate Gorensi Glogoviam versus.

jednak zasygnalizować, że musiały one przebiegać w XVI w. przez graniczne komory celne w Poniecu, Rydzynie, Lesznie i Wschowie. Jak trudny jest problem właściwego i dokładnego odtworzenia tych połączeń komunikacyjnych południowej Wielkopolski, świadczą opisy wytyczenia granicy polsko-śląskiej z 1528/31 r. Cały opis granic roi się po prostu od nazw krótko lub długo etapowych dróg, świadczących dobitnie o gęstości sieci drożnej w XVI wieku <sup>234</sup>.

*Droga Toruń — Inowrocław — Pyzdry — Koźmin — Wrocław*

Z dróg tranzytowych, które przechodziły przez terytorium Wielkopolski, omijając Poznań i Kalisz, na szczególną uwagę zasługuje droga toruńsko-wrocławska. Według opisu dróg toruńskich z połowy XIV w. <sup>235</sup> przechodziła ona przez następujące komory celne: Inowrocław — Strzelno — Powidz — Pyzdry — Żerków — Jarocin i Koźmin. Odcinek tej drogi z Torunia do Strzelna został szczegółowiej omówiony przy opisie drogi Poznań—Toruń <sup>236</sup>. Dalszy ciąg wymaga dokładniejszego odtworzenia. Droga ze Strzelna do Powidza <sup>237</sup> wiodła przez duży kompleks leśny, słabo zasiedlony. Na podstawie kształtu osiedli na mapach z XVIII w. wskazać możemy, że punktami etapowymi tego odcinka mogły być następujące wsie: Cięciska — Bielsko — Orchowo oraz Przybrodzin, przeważnie stare osady z XIII w. Z Powidza zaś droga szła wzdłuż jeziora powidzkiego przez Polanowo — Kochowo i dalej w kierunku południowo-zachodnim przez Piotrowice — Słupcę <sup>238</sup> — Wierzbowice do Ciężynia n. Wartą. Z Ciężynia do Pyzdr przebiegała omawiana droga łukiem przez Pietrzykowo — Rataje i Dłusk omijając nadwarciańskie rozlewiska bagienne. Z Pyzdr do Żerkowa istniały zapewne dwa warianty tej drogi. Pierwszy, starszy wiodł przez Tarnowo — Splawie — stary przewóz na Warcie w Pogorzeliczy <sup>239</sup> i dalej przez Śmiłowo — Brzostkowo do Żerkowa. Drugi przechodził Wartę mostem w Pyzdrach i szedł przez Rudę — Komorze — Przybysław i łączył się w Brzostkowie z poprzednim wariantem. Z Żerkowa trakt kierował się na południe przez Pawłowice — Kąty — Jarocin — Bogusław — Cieświcę — Golinę (Golenice) — Walków do Koźmina. Na Koźminie kończy się opis tej drogi. Ciąg dalszy musimy odtworzyć na podstawie map z XVIII w. oraz wcześniejszego przynajmniej z XIV w. pochodzącego osadnictwa. Z Koźmina wychodziła droga na Wrocław przez południową bramę, zwaną też Wrocławską, i kierowała się przez Lipowic — Wolenicę — Bożacin (opodal leżał Starogród) <sup>240</sup> — Stary i Nowy Kroto-

<sup>234</sup> Z. Celichowski, *Reces graniczny między Wielkopolską a ks. Głogowskim z r. 1528—31*, Poznań 1900 r.

<sup>235</sup> Hölb. III, 559.

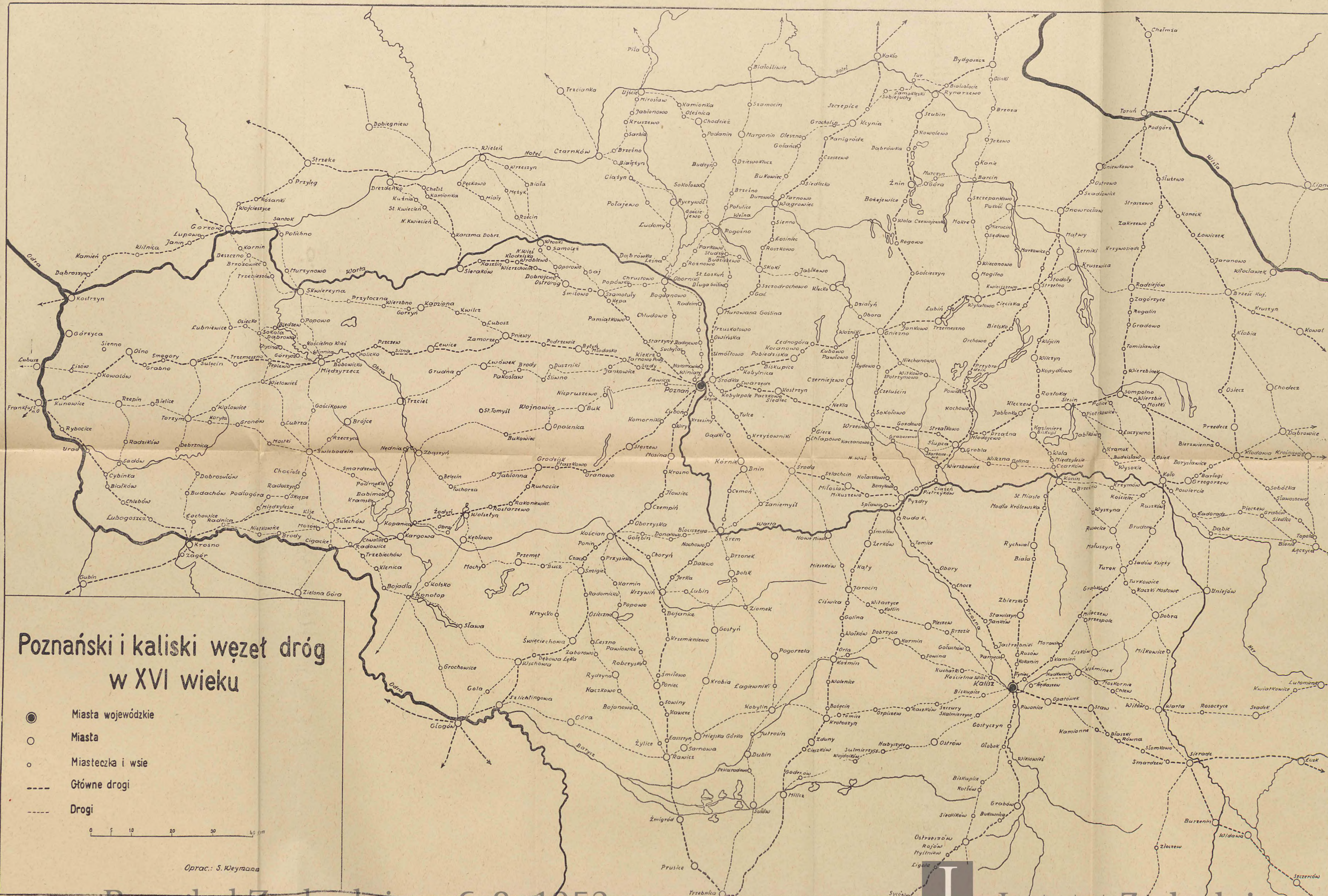
<sup>236</sup> Patrz wyżej.

<sup>237</sup> MPH II, s. 728—9, Kronika Janka z Czarnkowa podaje wiadomość o rozbojach dokonanych na kupcach toruńskich w Powidzu.

<sup>238</sup> MPH III, s. 193. Rocznik małopolski podaje, że w r. 1330 Krzyżacy dokonują łupieżczego napadu na linii Inowrocław—Słupca—Pyzdry. Zgadza się to z fragmentem starej drogi toruńsko-wrocławskiej (Hölb. III, 559).

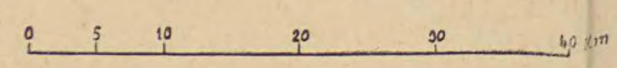
<sup>239</sup> CDPMai I, nr 213, oraz Lekszycki, *Die ältesten grosspoln. Grodbücher II*, 777.

<sup>240</sup> Z końca XIII w. mamy wyraźną wzmiankę o drodze zwanej „via thorunensis seu wratislaviensis“ (CDPMai II, nr 719 i 744).



# Poznański i kaliski węzeł dróg w XVI wieku

- Miasta wojewódzkie
- Miasta
- Miasteczka i wsie
- Głównie drogi
- Drogi



Oprac.: S. Weymana







szyn do Zdun. W XVI w. Zduny notowane są jako graniczna komora celna<sup>241</sup>, co dowodzi żywotności tego traktu i w tych czasach. Po przejściu granicy śląsko-wielkopolskiej przez Cieszków (Freyno), Dziadkowo trakt dochodził do Milicza przez Bramę Polską. Do Wrocławia zaś kierował się przez Cerekwicę oraz Trzebnicę<sup>242</sup>.

## VII. UWAGI KOŃCOWE

Przedstawione w ramach dwóch węzłów podstawowych najważniejsze trakty Wielkopolski nie wyczerpują oczywiście w zupełności całej sieci dróg publicznych województwa poznańskiego i kaliskiego. Są to przede wszystkim drogi tranzytowe, a więc drogi łączące — biorąc pod uwagę tylko kraje ościenne — Wielkopolskę ze Śląskiem, Brandenburgią i Pomorzem. W pojęciu zaś dróg publicznych mieściły się, rzecz jasna, także liczne drogi wewnętrzne, drogi, które stanowiły główne połączenia wewnętrznego rynku i wiązały zaplecze wiejskie z tak bardzo licznymi w dzielnicy wielkopolskiej mniejszymi ośrodkami miejskimi. Spis miast wielkopolskich z połowy w. XV wymienia obok Poznania i Kalisza następujące większe ośrodki miejskie: Kościan, Wschowa, Gniezno, Środa, Śrem, Koźmin, Słupca i dalej drugą grupę słabszą, niemniej jednak przodującą w tej dzielnicy, z takimi miastami, jak: Oborniki, Rogoźno, Międzyrzecz, Gostyń, Buk, Września, Żnin, Koło, Konin, Stawiszyn i Pobiedziska. Wszystkie one w większym lub mniejszym stopniu związane są przede wszystkim z drogami tranzytowymi. Mimo to miasteczka spełniały swoją właściwą rolę rynków wewnętrznych dla zaplecza wiejskiego. Wyposażone były one, jak wszystkie inne, w prawo odbywania targów tygodniowych oraz jarmarków, co oczywiście przynosiło pewne ożywienie życia handlowego na miejscu. Zjawia się wówczas obok ludności wiejskiej kupiec krajowy czy nawet zagraniczny, który korzystając często wówczas z udogodnień w postaci ulg i zwolnień celnych, zaopatrywał te słabsze ośrodki handlowe w artykuły produkcji przemysłowej zagranicznej i równocześnie wywoził nadwyżki produkcji krajowej.

Wiadomo powszechnie, że Wielkopolska posiadała w XV w. tak znaczną ilość miast, że zachodzi tu raczej przerost umiastowienia, gdyż ówczesny rozwój stosunków gospodarczych nie wymagał takiego nasycenia sieci miejskiej. W tej dzielnicy bowiem obok miast królewskich rozwinięto się na szeroką skalę osadnictwo miejskie panów feudalnych, którzy szukali w nowych lokacjach miejskich dodatkowych i uzupełniających dochodów z wielkiej własności ziemskiej.

Ten proces sprawił, że siatka miast w Wielkopolsce zagęściła się w stopniu wyższym niż w innych dzielnicach Polski. Wywołało to jednak swoisty niedorozwój znacznej ilości mniejszych miast wielkopolskich. Większość ich stanowi osadnictwo o charakterze mieszanym, prócz bowiem zajęć przemysłowo-handlowych duża część ludności tych miast zajęta była bezpośrednio produkcją gospodarczą typowo wiejską, drobno-rolniczą i hodowlaną.

<sup>241</sup> W XVI w. komora celna w Zdunach miała raczej drugorzędne znaczenie w porównaniu z sąsiednią komorą w Jutrosinie (Ł. u k a s z e w i c z, op. cit. t. II s. 73).

<sup>242</sup> Patrz wyż. oraz J. N o w a k o w a, op. cit. s. 53—4.

Jest rzeczą zrozumiałą, że z gęstą siatką osadnictwa miejskiego Wielkopolski pozostaje w prostym stosunku rozwój sieci dróg lokalnych, to znaczy takich, które wiążą wzajemnie ze sobą miasta i miasteczka w Wielkopolsce oraz tereny osadnictwa wiejskiego. Mapy z pierwszej połowy XVIII w. podają tak gęstą sieć tych dróg, że wyróżnienie z nich dróg starszych, aktualnych dla poszczególnych okresów epoki feudalnej jest rzeczą bardzo trudną.

W tej chwili jedynie możemy zaznaczyć — na podstawie dotychczasowych studiów nad siecią komunikacyjną Wielkopolski — że mapy z drugiej połowy XVIII w., w szczególności Rizzi-Zannoniego, Pertheesa, Gilly'ego, Gundta i kartografów pruskich, dają, jeżeli chodzi o połączenia komunikacyjne w XVIII w., nieomal kompletny obraz środowiska. Trafiające się rozbieżności i wadliwości w przedstawieniu sieci drożnej sprawdzić można, porównując przebiegi w XVIII w. z technicznie doskonalszymi mapami z drugiej połowy XIX wieku. Dlatego też za słuszniejsze na tym etapie badań będzie odesłać zainteresowanych lokalnymi węzłami komunikacyjnymi Wielkp. do map z XVIII w., aniżeli zbyt hipotetycznie kreślić przebiegi dróg lokalnych dla XVI w. na podstawie materiału źródłowego, który wymaga jeszcze dużo uzupełnień.

Trudności, które się wyłoniły przy próbie wyznaczania dróg zachodniokaliskich, potwierdzają, że problem połączeń komunikacyjnych lokalnych na tym etapie retrogresywnych badań nad osadnictwem Wielkopolski jest jeszcze niemożliwy.

Próba przedstawienia dla XVI w. siatki dróg lokalnych jest obecnie jeszcze przedwczesna. Będzie to przyszłe zadanie Pracowni Atlasu Historycznego Wielkopolski, aby przy pomocy nowych założeń metodycznych dać dla poszczególnych wieków obraz środowiska geograficznego oraz wszechstronnie opracowanego środowiska kulturalnego.

#### Dodatek I

Klasyfikacja miast Wielkopolski na podstawie zarządzenia władzy królewskiej o pomocy wojskowej w czasie wojny 13-letniej z roku 1458. (Kodeks dypl. Wielk. Raczyńskiego nr 121 s. 181/2)

Grupa	Nazwa miasta	Obciążenie wojenne
I.	Poznań	60 pieszych
II.	Kościan	40 „
III.	Kalisz	30 „
IV.	Wschowa, Śrem, Środa, Gniezno, Koźmin, Słupca	20 „
V.	Oborniki, Rogoźno, Międzyrzecz, Gostyń, Buk, Września, Żnin, Koło, Konin, Stawiszyn, Pobiedziska	15 „
VI.	Lwówek, Szamotuły, Grodzisk, Pleszew	12 „
VII.	Ujście, Wałcz, Wronki, Osieczna, Krobia, Dolsk, Krzywlin, Święciechowa, Klecko, Trzemeszno, Gębice, Kleczew, Kobylin, Nowe Miasto, Jarocin, Łekno, Wągrowiec	10 „
VIII.	Poniec, Górka Targowa, Moderna Król., Staw, Borek	8 „
IX.	Śmigiel	7 „

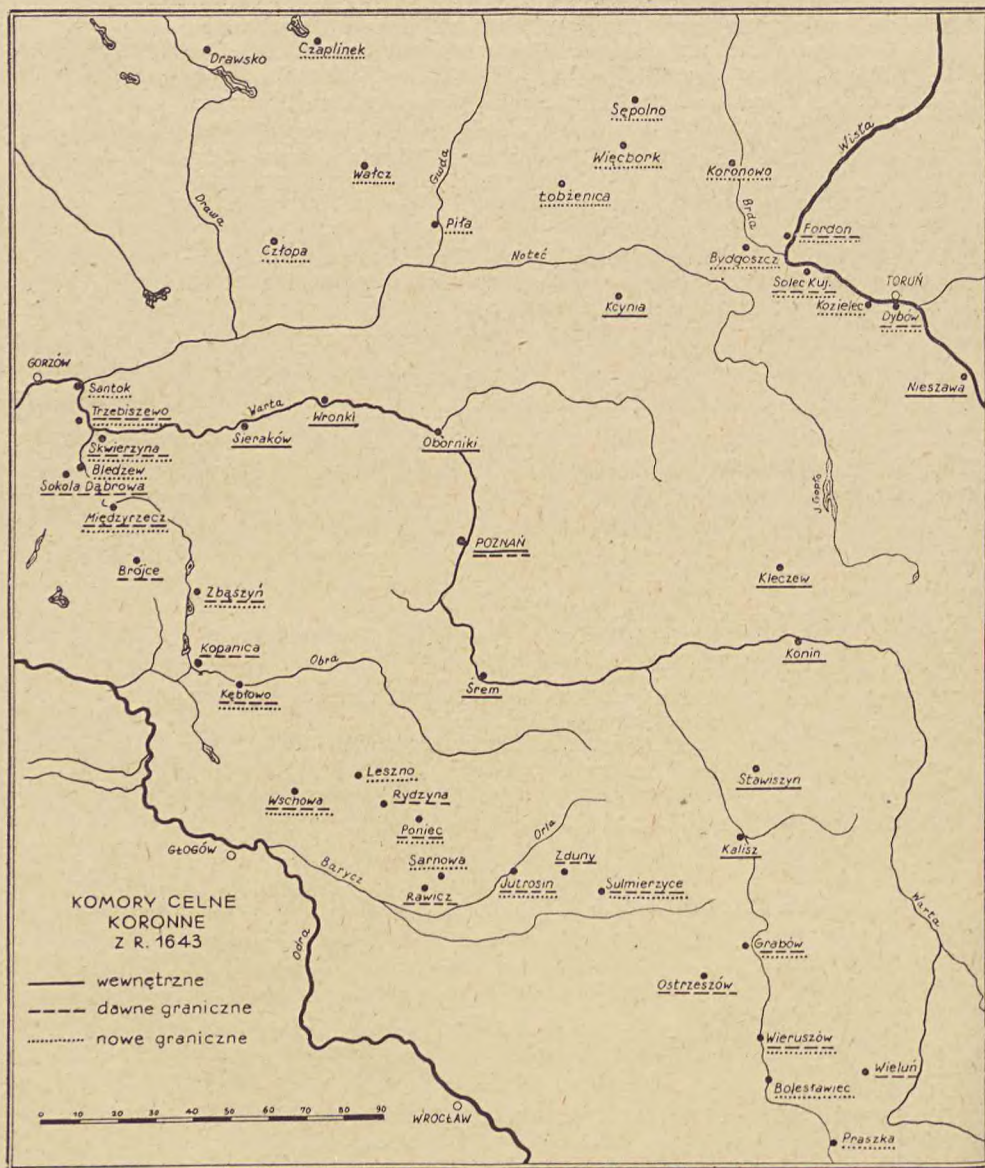
Grupa	Nazwa miasta	Obciążenie wojenne
X.	Czarnków, Sieraków, Pniewy, Skwierzyna, Stęszew, Książ, Pa-kość, Kcynia, Brudzewo, Turek, Rychwał, Koźminek, Margonin, Kazimierz Biskupi, Mogilno	6 „
XI.	Tuliszków	5 „
XII.	Międzychód, Rydzyna, Zbąszyń, Kęblowo, Sarnowa, Chwaliszewo, Wolsztyn, Ostroróg, Mosina, Miłosław, Czarniejewo, Miejska Górka, Lisków, Żerniki, Łabiszyn, Odolanów, Pogorzela, Nakło	4 „
XIII.	Stobnica, Kamiona, Skoki, Czempiń, Bnin, Śródka, Kostrzyn, Kazimierz k. Szamotuł, Człopa, Golina, Wilczyna, Zagórów	3 „
XIV.	Ryczywół, Trzciel, Przemęt, Wielichowo, Kórnik, Ostrów, Szubin, Rynarzewo, Janowiec, Kwieciszewo, Wylatowo, Slesin, Opatów, Rozdrażew, Gostynia Kościelna, Krotoszyn, Zduny, Chodzież, Modrze, Łubowo, Łąd	2 „
XV.	Obrzycko, Wieleń, Opalenica, Dubin, Brodnica, Bytyń, Głębkowiec, Lewica, Srebrna Górka, Łobżenica, Sępólno, Dobrzyca, Potraszyca, Lutynia, Karmin, Roszkowo; Mochy. Bez podania ilości pieszych: Drahim, Licheń, Stępuchowo, Kwiatkowo	1 „
In terra Lanciensi		
III.	Piotrków	30 pieszych
IIIa.	Łęczyca, Szadek	25 „
IV.	Kłodawa, Radomsko	20 „
V.	Piątek, Brzeźnica, Uniejów	13—15 „
VI.	Inowłódź, Wolborz	12 „
VII.	Lutomiersk, Widawa	10 „
VIII.	Dobra	8 „
X.	Stryków, Bielawy, Pabianice	6 „
XI.	Orłów	5 „
XIII.	Brzeziny, Krośniewice	3 „
XIV.	Dąbrowice, Ujazd, Szczerców, Sobota, Tuszyn, Żychlin, Oporów, Lankoszyn, Rosprza, Bartoszewice, Łask	2 „
XV.	Zgierz, Batków, Łódź, Burzenin, Kazimierz n. N., Goraj, Kamięnsko, Poddebice, Grabów, Świecie	1 „
In terra Siradiensi		
IIIa.	Sieradz, Warta	25 „
In terra Cujaviensi		
III.	Brześć	30 „
IV.	Inowrocław	20 „
VII.	Radziejów	10 „
VIII.	Strzelno, Kowale	8 „
X.	Włocławek, Raciążek	6 „
XII.	Nieszawa	4 „
XIII.	Kruszwica, Izbica	3 „
XIV.	Przedecz, Gniewków, Służewo, Chotecz, Lubień, Smólsko	2 „
XV.	Solec	1 „

## Dodatek II

## Kommissya

de pretiis rerum et inductis z uchwały Seymu Walnego dnia 27 miesiąca maja  
w roku 1643 w Warszawie — Vol. Leg. t. IV s. 41

Komory y przykomorki na pograniczu do dawnych nowo przyczynione, okrom komor  
głownych in Regno zdawna ustanowionych.



6. Komory Wielkopolskie od Ziemie Wieluńskiej począwszy, na koło idąc, znowu nazad ku Toruniowi, Praszka, Bolesławiec, Wieruszow, Grabów, Sulmierzyce, Jutroszyn, Sarnow, Poniec, Wschowa, Leśno, Kieślów, Zbąszyń, Międzyrzecz, Błędow, Skwierzyna, Trzebiszow, Santok, Tolpież, Piła, Słopa; Wałcz, Drahim, Łobzienia, Waldow, Sempelborg, Kornow, Bydgoszcz, Kozielec, Fordan, Solec, Dybow.

Tych komor nowo przyczynionych zostaje wolna dyspozycya Imci P. Podskarbiemu W. Koronnemu, pro tempore et necessitate, umnieyszyć, y przyczynić ich, y straży, gdzie tego potrzeba będzie, więcey przystawić. A Ichmć panowie possessores dobr swoich prywatnych, które się tu nayduią specyfikowane, nie będą bronić komor stanowiąc, według dawnych praw y zwyczajow.

Komory zaś zdawna postanowione, y ktorych skarb zawsze był in possessione.

7. Komory celne Wielkopolskie, Poznań, Dybow, Keczyna, Kalisz, Szrzem, Stawyszyn, Kleczew, Konin, Sulmierzyce, Zduny, Iutroszyn, Poniecz, Wschowa; Kieślów, Rydzyna, Kopanica, Grodziec, Zbąszyń, Międzyrzecz, Talkienfeld, Trzebyszow, Skwierzyna, Sierakow, Wronki, Oborniki, Rawa, Rawicz, Fordan, Solec, Nieszawa, Warszawa.

Komory Wieluńskie, Wieruszow, Ostrzeszow, Grabow, Wieluń, Bolesławiec, Brzeźnica, Praszka.