

# NASZA ZIEMIA WRZESIŃSKA

## Dawne kupiectwo wrzesińskie

**W miarę specjalizowania się profesji wzrastała także potrzeba wymiany wytworzonych towarów. W ten sposób krok za rozwojem rolnictwa i rzemiosła powstawał handel. Wytworzyła się w ten sposób kolejna grupa, jaką byli handlarze czy kupcy. Nieczęsto samo kupiectwo stawało się motorem napędowym dla rzemieślników i wytwórców. Nie bez znaczenie było też to, gdzie dokonywano wymiany handlowej. Powstały centra targowe, które wpływały na rozwój lokalny.**



Jeszcze do poł. XX w. wrzesińskie targi odbywały się na rynku. Tutaj początek XX w. (ze zbiorów Muzeum Regionalnego im. Dzieci Wrzesińskich)

Przykładem miasta, które powstało i rozwinęło się w miejscu targowym, jest sama Wrzesnia. To tutaj w punkcie, gdzie w średniowieczu przekraczano bród na rzece Wrześni (dziś zwanej Wrześnicą), zatrzymywali się wędrowcy i handlarze. Miejsce przy brodzie było doskonałe na wymianę handlową. Pierwotna wieś rolnicza zmieniała się w wieś targową. Po wprowadzeniu w XIII w. na szerszą skalę systemu trójpolówki zwiększyła się produkcja rolna. Wzmogło to proces wymiany, przede wszystkim lokalnej. Chłopi z okolicy przybywali do wsi przy brodzie na Wrześni, by dokonać tu wymiany towarów. Na targu bezpośredni producent stykał się najczęściej z konsumentem. Chłopi oferowali nadwyżki żywnościowe, przede wszystkim zboże, za co w zamian skupiający się w osadzie targowej rzemieślnicy oferowali narzędzia do pracy lub inne wyroby – szewskie, bednarskie, garncarskie. Z czasem rozwijająca się wymiana towarowa dzięki upowszechnieniu się pieniądza stała się wymianą towarowo-pieniężną.

Pierwsi dziedzice tej wsi pochodzący z rodu Porajów zamieszkiwali w niewielkim gródku strzegącym właśnie tej przeprawy. Siedzibę ową można lokalizować w miejscu obecnych tzw. ścinek między ulicą Harcerską a Miłosławską. Pierwotnie główna droga komunikacyjna łączyła piastowskie grody na terenie Grzybowa i Giecza. Tutaj schodziły się też drogi z Łądu i Gniezna. Po północnej stronie gródka Porajów ukształtował się sporych rozmiarów plac targowy. Nastąpiło to po zmianie tras szlaków komunikacyjnych, kiedy to Kazimierz Kujawski zagarnął kasztelaninę łądzką. Wymusiło to uformowanie się nowej drogi z Kalisza do Gniezna przez Pzdry oraz właśnie przez przekraczanie brodu na rzece Wrze-

śni. Osią powstałego placu targowego stała się rozszerzająca się tutaj droga do Gniezna, tworząca kształt owalnicy zwężonej na północy oraz uciętej na południu. Jest to obszar zamknięty dzisiejszymi ulicami: od zachodu – Mickiewicza, zachodnia pierzeja Rynku, Dzieci Wrzesińskich, Kościelna, od wschodu – Jana Pawła II, wschodnia pierzeja Rynku, Sienkiewicza, od południa wspomniane ścinki łączące Harcerską i Miłosławską. Znaczenie drogi z Pzdr do Gniezna potwierdza fakt zawarcia w 1303 r. pomiędzy kupcami gnieźnieńskimi i pzdryckimi umowy obronnej przeciwko rabusiom. Położenie Wrześni na drodze tranzytowej dawało jej lepsze możliwości rozwoju. Pojawienie się kupców stwarzało dogodne warunki nie tylko do ożywienia wymiany gospodarczej, lecz także przyspieszało wprowadzanie nowych form organizacyjnych osady. Dlatego należy przypuszczać, że właśnie w I połowie XIV wieku Wrzesnia otrzymała miejskie prawo magdeburskie. Plac targowy po lokacji miasta stał się jego rynkiem, na którym nadal odbywała się wymiana handlowa.

Późniejsze drogi tranzytowe wykorzystywały różne warianty dróg lokalnych. Na jednym z nich bazowała wspomniana wyżej droga tranzytowa z Kalisza do Gniezna. Droga ta należała w Wielkopolsce do węzła kaliskiego. Na nasilenie ruchu tranzytowego biegnącego przez Wrześnię w XIV w. wskazywać może kolejna umowa kupiecka, jaką zawarło w 1350 r. kupiectwo Poznania, Pzdr i Kalisza. W kolejnych wiekach ważność drogi z Kalisza przez Pzdry, Wrześnię do Gniezna podkreślały ustawy sejmku polskiego. W 1496 roku sejm piotrkowski nadał tej drodze charakter traktu państwowego. Za główne jego punkty uznał Kalisz, Pzdry, Wrześnię, Gniezno, a da-

lej Bydgoszcz. Wrzesnia uzyskała wówczas prawo składu, które oznaczało, że każdy kupiec przejeżdżający tędy musiał się zatrzymać i wystawić swój towar na sprzedaż. Później kolejno potwierdziły ten przywilej sejm piotrkowski w 1565 r. oraz konstytucja sejmku warszawskiego z 1611 r.

Od XV w. w komunikacji handlowej coraz większą rolę nabierała droga z Poznania na Mazowsze. Wspomina ją dokument z 1444 r. Droga wiodła z Poznania przez Śródkę, Kostrzyn, Siedlec, Nekłę, Zasutowo, Psary, dochodziła przez Wodniki do Zawodzia i mostu na rzece Wrześni. Od Kostrzyna biegł też jej drugi wariant prowadzący przez Gułtowy, Stroszki, Gąsiorowo, Opatówko, Żerniki do wrzesińskiego mostu. Wariant ten zwany był w 1603 r. drogą prowadzącą do miasta „Via Wrzesnia”. Na wschodniej stronie miasta tracił na znaczeniu starszy wariant prowadzący przez Gozdowo, Graboszewo, Skarboszewo do Słupcy. Drugi trakt wiodł drogą Gutowską, która za miastem była bardzo błotnista, i dalej kierował się na Węgierki, Strzałkowo do Słupcy. W XVI w. droga ta wymieniana jest w *Cursus proficisci* jako stanowiąca część traktu z Poznania przez Łęczycę do Krakowa. Jako jeden z punktów traktu wymienia się tam Wrześnię. Trzeci trakt, używany w XVIII w., prowadził przez Gutowo Wielkie i wykorzystywał drogę w kierunku Powidza zwaną Starym Traktem Toruńskim. W Gutowie Wielkim znajdowała się przeprawa przez strumień Rudnik. W błotnistym miejscu, które podczas roztopów zalewane było wodą, usypiano długą groblę i nad strumieniem spięto ją mostem długości 43 łokci, dzięki czemu przeprawa była w miarę sucha. Dalej trakt ten wiodł przez Otocznę, Brudzewo, Mieczownicę do Kleczewa i Ślesina.

Akta poznańskich korporacji kupieckich wymieniają w XVI w. Wrześnię jako miejsce poboru nielegalnego myta. Od XV w. utrzymanie dróg w należytym stanie wyraźnie zlecane było przez władzę państwową wielkiej własności ziemskiej. Widocznie ówczesni dziedzice wrzesińscy nie najlepiej wywiązywali się z tego obowiązku, bo kupcy poznańscy narzekali na zły stan dróg pod Wrześnią. Podobnie było w 1767 r., kiedy urzędnicy starosty kaliskiego, dokonując z rozkazu króla przeglądu mostów i grobel, ocenili drogi pod Wrześnią jako błotniste i wymagające naprawy. Stwierdzili, że cło pobierano we Wrześni od dawna. Ustalili jednak nowe taryfy mostowe dla przeprawy na moście na rzece Wrześni i na moście z groblą na Rudniku w Gutowie. Informacje o taryfach miano przybijać na słupach w mieście. Opłaty od furmanów i kupców otrzymywać miał dwór wrzesiński. Dziedzic miał też obowiązek reperowania błotnistej ulicy.

Wraz z przywilejami miejskimi Wrzesnia otrzymała prawa odbywania cotygodniowych targów i kilku jarmarków w roku. W XVI w. odbywały się tu cotygodniowe targi i cztery jarmarki roczne. W 1671 r. dziedzic majątności wrzesińskiej nadał miastu przywilej czterech jarmarków pańskich, tzn. takich, z których dochody pobierał dwór: pierwszy na św. Stanisława (8 maja), drugi na narodzenie św. Jana Chrzciciela (24 czerwca), trzeci na przeniesienie św. Stanisława (27 września), czwarty na ofiarowanie Najświętszej Maryi Panny (21 października) oraz trzy jarmarki miejskie: pierwszy na św. Grzegorza (12 marca), drugi na św. Wawrzyńca (10 sierpnia) i trzeci na św. Agnieszkę (21 stycznia). Podczas jarmarków pańskich płacono 1 grosz podatku placowego na rzecz miasta.

Od XVI w. Wrzesnia posiadała nie-małe znaczenie handlowe. Szczegół-

ne kontakty handlowe kupcy wrzesińscy utrzymywali z kupcami gnieźnieńskimi. Na jarmarkach w Gnieźnie wynajmowali kramy dla sprzedaży swych towarów. O zamożności kupców wrzesińskich świadczy to, że u nich zadłużali się kupcy gnieźnieńscy. Prócz tego Wrzesnia utrzymywała szerokie kontakty handlowe z Pzdrami, Poznaniem, Bydgoszczą, Toruniem, Wrocławiem, Leszmem i Kościanem.

Na targach i jarmarkach wrzesińskich chłopi z pobliskich wiosek sprzedawali produkty rolne oraz drewno z okolicznych lasów, a nabywali towary rzemieślnicze. Bydło sprzedawano miejskim rzemieślnikom, a także kupcom przybywającym z Poznania. Na targi odbywające się od św. Bartłomieja (24 sierpnia) do Trzech Króli (6 stycznia) pozwolono przybywać rzeźnikom, ale z zastrzeżeniem, że na targi będą przywozić ubite bydło w całości, z łojem i skórą. Od 1750 r. mieszkańcy handlowali stadami wieprzów i skopów (kastrowanych baranów), które paśli na polach Kaczanowa. Do wrzesińskich rodzin kupieckich należeli wtedy Poturalscy, Burkiewiczowie, Wozniowscy. Pod koniec XVIII w. produkty na targach wrzesińskich były dość tanie.

Wszystkie towary wywożone i przewożone przez Wrześnię podlegały kontroli znajdującej się tu królewskiej komory celnej. W latach 1553-1554 przez komorę celną przewieziono znaczną ilość sukna prostego. Znajdowała się też tutaj miejska miara i waga. We Wrześni i na innych targach w okolicznych miastach była w użyciu tzw. miara wrzesińska. Nie można dziś określić jej wielkości, ale jej używanie świadczyć może o znaczeniu i zasięgu handlu wrzesińskiego. Pod koniec XVIII w. Komisja Dobrego Porządku legalizowała i ostemplowywała miarę i wagę miejską. Prócz kupców handlem zajmowali się również karczmarze oraz rzemieślnicy sami zbywający swoje produkty. Gospody były własnością dziedziców i dzierżawiono je chrześcijanom. W 1793 r. znajdowały się we Wrześni trzy gospody, jedenaście wyszynków – trzy dworskie i osiem mieszczkańskich. Utrzymo je w znośnym stanie. W XVIII stuleciu na drogach wielkopolskich czynne były regularne kursy królewskiej poczty polskiej. We Wrześni znajdowała się poczta i stacja przepręgowana na trasie z Poznania do Warszawy. W okresie saskim przechodziły tędy kursy konne (sztafeta królewska) oraz wozowe. Kursy przechodzące przez Wrześnię wyraźnie potwierdzone są w latach 1764-1793.

Sebastian Mazurkiewicz

