

WARTA W POZNANIU



Panorama Poznania od południowego wschodu, rysunek F. B. Wernera, 1734 r.
A panorama of Poznań from south-east, F. B. Werner's picture, 1734

Trudno sobie wyobrazić Wartę głównym nurtem odcinającą wyspę Chwaliszewo od Starego Miasta. Jeszcze trudniej zdać sobie sprawę, że wygiętą w łuk ulicą Mostową aż do końca XIX stulecia toczyły się ospale wody zachodniego ramienia rzeki, oddzielając od Garbar wyspę Groblę. Do niego wpadała wąska Struga Karmelicka, która wraz z odnogą zwaną Notecią opływała zamieszkiwane przez rybaków Rybaki. Wody Noteci oraz rzeczki Bogdanki zasilają miejskie fosy, które przez setki lat broniły dostępu do miasta. Na dopływach Warty – Cybinie, Bogdance, Wierzbaku – ale i na samej rzece niezliczone młyny mełły mąkę. Przy portowym nabrzeżu cumowały barki i łodzie, które łączyły Poznań z odległymi często portami. Tak oto przez setki lat rzeka była organiczną, niezbywalną częścią miasta i malowniczym dopełnieniem jego pejzażu. Czym bowiem byłby Paryż bez Sekwany czy Budapeszt bez Dunaju?

Kancelaria Prawna Skoczyński Wachowiak Strykowski oddaje do Państwa rąk album Warta w Poznaniu. Jest to opowieść o rzece w mieście, jej znaczeniu w życiu mieszkańców, ale też jej roli estetycznej. Jako kancelaria wywodząca się z Poznania chcemy włączyć się do dyskusji na temat możliwości zbliżenia Poznania do rzeki. Przecież to dzięki rzece powstało jedno z najpiękniejszych miast Polski.

Kosma Strykowski

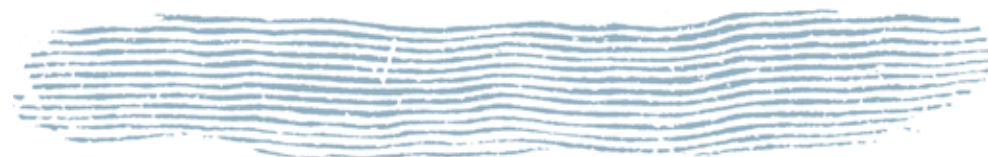
partner zarządzający
SWS Kancelaria Prawna Strykowski Wachowiak
Spółka Komandytowa

It is hard to imagine the Warta the main current of which cuts off the Chwaliszewo island from the Old Town. It is even harder to realize that up till the end of the 19th century, the waters of the western arm of the river used to roll sluggishly through the arched Mostowa Street and separate the Grobla island from Garbary Street. The narrow Struga Karmelicka (Carmelite Stream) flowed into the current. Together with a branch called Noteć, the stream washed Rybaki Street where fishermen used to dwell. The waters of Noteć and a small river Bogdanka fed city moats which prevented access to the city through hundreds of years. On the Warta tributaries – Cybina, Bogdanka, Wierzbak – as well as on the river itself, countless mills milled flour. Finally, at the port wharf, there moored barges and boats which connected Poznań with frequently distant ports. Thus, for centuries the river was an indispensable organic part of the city and a picturesque complement to its landscape. For what would Paris be without the Seine or Budapest without the Danube?

The law firm Skoczyński Wachowiak Strykowski gives to your hands the album The Warta in Poznań. It is a story of the river in the city, the river's significance to the city's inhabitants, but also the river's esthetic role. As a law firm from Poznań, we wish to join the discussion on the possibilities to bring Poznań closer to the river. After all, it is thanks to the river that one of Poland's most fabulous cities was created.

Kosma Strykowski

managing partner
SWS Strykowski Wachowiak Law Office



WARTA W POZNANIU

od czasów grodowych do połowy XIX wieku

Kiedy w IX wieku zakładano nieduży gródek strażniczy, Ostrów Tumski był wyspą otoczoną wodami i bagnami Warty i rzeczki Cybiny. Gwarantowało to bezpieczeństwo mieszkańców osady, która z końcem X wieku awansowała do rangi stołecznego grodu młodego piastowskiego państwa. Stał tu już wówczas obwarowany gród z książęcym palatium i katedrą. Kiedy w XIII wieku system grodowy odchodził do historii, nowoczesne miasto – nowy Poznań – powstawało po drugiej stronie rzeki płynącej nowym korytem, nazywanym dziś Starym Korytem Warty. Zabagnione koryto oddzielające Ostrów Tumski od Chwaliszewa, zwane już w XIII wieku Starą Rzeką, wypełniało się wodami tylko okresowo, na wiosnę lub podczas letnich wzebrań.

Wzniesione z końcem XIII wieku mury miejskie od trzech stron opływały fosa zasilane od południa wodami odnogi Warty nazywanej Notecią, a od północnego zachodu rzeczki Bogdanki. Fosa pełniły funkcje obronne, ale również gospodarcze. Do fos odprowadzano nieczystości, czasem fosa były źródłem wody.

When in the 9th century a small guard fortification was being built, Ostrów Tumski was an island surrounded by the Warta and the small river Cybina's waters, bogs and marshes. This guaranteed security of dwellers of the settlement which rose to the rank of a capital castle town of a young Piast country. It was at that time that a fortified castle town with a prince's palatium and a cathedral stood at the place. When in the 13th century the castle town system was vanishing into the past, a modern city – a new Poznań – was being built on the other side of the river which flowed through a new river bed which is now called Stare Koryto Warty (the Old River Bed of the Warta). The muddy river bed which separated the Ostrów Tumski island from Chwaliszewo and which was called Stara Rzeka (the Old River) as early as in the 13th century was filled up with waters only casually in the spring or during summer water surges.

The walls of the city erected at the end of the 13th century were surrounded from three sides by moats fed from the south by the waters of the Warta's branch called Noteć and from the north-west by the waters of the small Bogdanka river. The moats performed protective as well as economic functions. Waste matter and sewage were channeled to the moats, sometimes the moats were a source of water.

Widok Poznania od północy, miedzioryt w *Civitates Orbis Terrarum* G. Brauna i F. Hogenberga, 1618 r.
A view of Poznań from the north, copperplate in G. Braun and F. Hogenberg's Civitates Orbis Terrarum, 1618

POSNANIA

*elegans Poloniæ in fi-
nibus Silesiæ Ciuitas.*



Fosy, rzeczki, odnogi Warty łączyły się ze sobą i odcinały szereg wysp, wysepek i półwyspów, które z czasem zaludniły się rzemieślnikami i kupcami. Jedną z tych wysp były Rybaki, leżące pomiędzy odnogami Warty: Notecią i Strugą Karmelicką. Jeszcze w 1744 roku na 26 gruntów na Rybakach 9 należało do rybaków. Wydłużoną piaszczystą wyspą pomiędzy fosą i zachodnim ramieniem Warty, tak zwaną Małą Wartą, były wtedy Garbary. Od XV wieku licznie osiedlali się tu garbarze, którzy z Poznania uczynili największy obok Krakowa ośrodek produkcji i handlu skór. Zasadlona w XV wieku zalewową wyspą było Chwaliszewo. W 1444 roku otrzymało prawa miejskie i w XV wieku stanowiło poważną handlową konkurencję dla Poznania. Wyspą oblaną wodami dwóch ramion Warty była Grobla. W XV wieku i na niej osiedli rzemieślnicy, wśród nich liczni szewcy. Znaczenie wyspy wzrosło około 1465 roku, kiedy jej południowo-wschodni brzeg z Miasteczkiem, nazywanym również Łaciną, spiął ponad Wartą most Łacina (Wielki). Tak oto Grobla znalazła się na głównym trakcie wychodzącym z Poznania w kierunku Kalisza.

Moats, small rivers, the Warta's branches met each other and separated a number of islands and peninsulas which in the course of time became populated with craftsmen and merchants. Originally, Rybaki was an island lying between the Warta's branches: Noteć and Struga Karmelicka. Still in 1744, 9 lands out of 26 on Rybaki belonged to fishermen. Garbary was at that time an elongated sandy island between the moat and the western arm of the Warta – the so-called Mała Warta (the Small Warta). Since the 15th century, numerous tanners settled down on Garbary. They made Poznań the biggest center of leather production and trade apart from Kraków. The Chwaliszewo island was a settled island in the 15th century. In 1444 it was granted a municipal charter and in the 15th century it provided a strong commercial competition for Poznań. Grobla was an island washed with the waters of the Warta's two arms. In the 15th century it was also populated by craftsmen, among them numerous shoemakers. The island's importance grew around 1465 when its south-west shore with Miasteczko, also called Łacina, was linked over the Warta by the Łacina Bridge (Wielki [the Great] Bridge). Thus Grobla found itself on the main route leading from Poznań towards Kalisz.

Fragment panoramy Poznania od południowego wschodu, rysunek F. B. Wernera, 1734 r.
A fragment of a panorama of Poznań from the south-east, F. B. Werner's picture, 1734



Warla flus

Jedną z najbardziej dochodowych gałęzi gospodarki było młynarstwo. Rejestr królewski z 1563 roku odnotowuje w Poznaniu i najbliższej okolicy trzydzieści dwa młyny wodne. Stały na Warcie, jej odnogach i dopływach: Bogdancie, Cybinie i Wierzbaku. Nie tylko męły mąkę, ale służyły również do folowania sukna (folusze), garbowania skór (młyny dębne), cięcia drewna (piły), produkcji papieru. Młyny prochowe produkowały proch strzelniczy, młyny szlifierskie szlifowały kamienie i ostrzyły noże, a młyny słodowe wytwarzały słód niezbędny do produkcji piwa.

Najstarszym młynem lewobrzeżnego Poznania i jedynym w jego murach był młyn Książęcy u podnóża zamku poznańskiego. Powstał krótko po lokacji miasta w 1253 roku i przetrwał do końca XVIII wieku. Największym poznańskim młynem był natomiast młyn Wielki, zwany również Królewskim, usytuowany za klasztorem Dominikanów, przy grobli odcinającej ujście Bogdanki od koryta Warty. Powstał najprawdopodobniej z inicjatywy króla Kazimierza Wielkiego w 1354 roku i miał trzy koła walne. Istniał jeszcze w końcu XVIII stulecia.

One of the most profitable branch of economy was milling. The 1563 royal register noted 32 watermills in Poznań and its closest surroundings. They stood on the Warta and its branches, on the Bogdanka, Cybina and Wierzbak rivers. Not only did they mill flour, but also served cloth fulling (fulling mills), tanning (bark mills), cutting wood (saws) and paper production. Gunpowder mills produced gun powder, grinding mills grinded stones and sharpened knives, and malt mills produced malt which was indispensable to produce beer.

The oldest mill of the left-bank Poznań and the only one within its walls was the Książęcy (Prince's) Mill at the foot of the Poznań castle. It was built shortly after the city received the municipal rights in 1253 and it survived until the end of the 18th century. However, the biggest Poznań mill was the Wielki (Great) Mill, also called the Królewski (Royal) Mill located behind the Dominican monastery by the dike which cut off Bogdanka's mouth from the Warta's river bed. Most probably, the mill was built on the initiative of king Casimir III the Great in 1354 and it had three undershot water wheels. The mill still existed at the end of the 18th century.

Młyn Wielki przy klasztorze Dominikanów, gwasz C. Albertiego, 1798 r.
Młyn Wielki (the Great Mill) by the Dominican monastery, C. Alberti's gouache, 1798



Choć trudno porównać rolę Warty do innych rzek Królestwa Polskiego – Wisły, Niemna czy Dźwiny, to i nią w okresie wielkiej koniunktury od końca XV wieku aż po pierwsze trzydzieście lat XVII wieku spławiano znaczne ilości zboża. Do portu w Szczecinie i dalej do zachodniej Europy trafiały również duże ilości drewna budulcowego i opałowego, popiół drzewny i smoła. Ze Szczecina natomiast płynęły do Poznania statki z solonymi rybami, śledziami, solą, miodem i sukrem. Żegluga między Poznaniem a Szczecinem nie należała jednak do najłatwiejszych. Dolny bieg Warty i środkowy Odry leżały na terenach Brandenburgii, a dolny bieg Odry i jej ujście na terytorium Księstwa Pomorskiego. Tak więc od skomplikowanych relacji polsko-brandenbursko-pomorskich zależało powodzenie żeglugi. Poważnym utrudnieniem były też jazy, zapory i gacie budowane na rzece w celu jej spiętrzenia bądź skierowania nurtu w boczne odnogi lub na stojące przy brzegu młyny. Przystań na Warcie w drugiej połowie XVI wieku znajdowała się na lewym brzegu rzeki, poniżej klasztoru Dominikanów. Później – w XVIII i XIX wieku – ulokowano ją wzdłuż Chwaliszewa i Czartorii.

Even though it is hard to compare the Warta's role to the one of the other rivers of the Kingdom of Poland – the Vistula, the Niemen or the Dźwina, it was also through the Warta that considerable amounts of grain were floated during the period of a prosperous economy from the end of the 15th century up until the first three decades of the 17th century. Also huge quantities of building wood and firewood, wood ash and tar were transported to the port in Szczecin and further to the western Europe. And ships with salted fish, herrings, salt, honey and cloth sailed from Szczecin to Poznań. Nevertheless, navigation between Poznań and Szczecin was not an easy one. The lower reaches of the Warta and the middle reaches of the Odra lay on the territories of Brandenburg and the lower reaches of the Odra and its mouth lay on the territory of the Duchy of Pomerania. Hence, success of the navigation depended on the complicated Polish-Brandenburgian-Pomeranian relations. A serious impediment was also caused by weirs, dams and fascine weirs built on the river to bank it up or direct its current to side branches or to the mills which stood at the river bank. In the second half of the 16th century, the harbor on the Warta was located on the left river bank below the Dominican monastery. Later on – in the 18th and 19th centuries – along Chwaliszewo and Czartoria shore.

Łódki na Warcie, w tle Ostrów Tumski, gwasz C. Albertiego, 1798 r.
Boats on the Warta, Ostrów Tumski in the background, C. Alberti's gouache, 1798



Obok założonych z końcem XVIII wieku dzisiejszych alei Marcinkowskiego wielką popularnością wśród poznanianów cieszyły się tereny nad Wartą. Nie tylko powietrze było tu znacznie zdrowsze, ale spacerujący mogli podziwiać szeroką panoramę Poznania, który od czasów Komisji Dobrego Porządku wyraźnie podnosił się ze stuletniego upadku po potopie szwedzkim.

Z czasem również tu, nad Wartą, powstawać zaczęły zdobywające sobie coraz liczniejsze grono amatorów publiczne ogródki – miejsca wypoczynku, towarzyskich spotkań, zabaw, flirtów i gier. Jednym z najchętniej odwiedzanych był od 1856 roku ogród Tivoli na wysokości wsi Piotrowo, z rozległym widokiem na miasto. Powstał w miejscu, w którym w XVIII wieku znajdowały się prywatne ogrody kupieckiej rodziny Berge-rów. W niedzielne popołudnia wśród kwiatów, krzewów i drzew, w alejkach, na ławeczkach i w zakątkach ogrodu można było spotkać rodziny z dziećmi, starsze nobliwe damy, młodych kawalerów i pary szukające chwil radości na łonie natury.

Aside from today's Aleje Marcinkowskiego, areas by the Warta enjoyed great popularity among the Poznanians. Not only the air was much healthier here, but the strollers could admire a broad panorama of Poznań which, since the times of the Boni Ordinis Committees, had been rising up from the hundred years' collapse after the Swedish invasion of Poland in 1655–1660.

In the course of time, also here by the Warta, public gardens, which gained a bigger and bigger circle of enthusiasts, started to be created. They were places of rest, social gatherings, parties, flirts and games. One of the most eagerly visited garden since 1856 was a Tivoli garden in the longitude of the village Piotrowo and with a broad view of the city. The garden was built in the place where in the 17th century there were private gardens of the Berger family of merchants. On Sunday afternoons, one could meet families with children, elderly noble ladies, young bachelors and couples among flowers, bushes and trees searching for joyful moments in the bosom of nature.

Widok miasta od wschodu z ogrodem Tivoli, litografia wg rysunku G. Tauberta, 1856 r.
A view of the city from the east with a Tivoli garden, a lithograph according to the picture by G. Taubert, 1856



Coraz wyraźniejszym cieniem na sielankowym widoku Poznania kładła się od lat trzydziestych XIX wieku cytadela. Uwolnione z gorsetu gotyckich murów miasto zaczynała na powrót ścisnąć obręcz ciasno wznoszonych fortów. Decyzja o przekształceniu Poznania w twierdzę zapadła krótko po Kongresie Wiedeńskim i utworzeniu w jego wyniku Wielkiego Księstwa Poznańskiego jako części Królestwa Prus. Pierwsze prace ruszyły w 1828 roku i już w 1839 roku na Wzgórzu Winiarskim piętrzyły się mury serca poznańskiej twierdzy – fortu Winiary. Do lat siedemdziesiątych XIX wieku ukończono pierścień bastionów, fortów, murów i fos, przekształcając Poznań w najpotężniejszą obok Koblenckiej fortecę pruskiego państwa – *Festung Posen*. W 1872 roku podjęto decyzję o uzupełnieniu systemu obronnego o zewnętrzny wieniec fortów, oddalonych o kilka kilometrów od miasta. Surowe przepisy zakazujące wznoszenia murowanych budynków na przedpolach twierdzy hamowały rozwój Poznania. Dopiero w 1902 roku dekret cesarza Wilhelma II znoszący obwarowania otworzył miasto ku Łazarzowi, Jeżycom, Wildzie i tchnął w nie nowe życie.

Since the 1830s, a citadel was casting a sharper and sharper shadow over the idyllic view of Poznań. The city freed from the straitjacket of gothic walls began to be squeezed again by a ring of tightly erected forts. The decision to transform Poznań into a stronghold was made shortly after the Congress of Vienna and the establishment of the Grand Duchy of Poznań as a part of the Kingdom of Prussia. The initial works started in 1828 and it was as early as in 1839 that on the Wzgórze Winiarskie (the Winiary Hill) the walls of the heart of the Poznań stronghold – the Winiary fort – were rising up. Until the 1870s, a ring of bastions, forts, walls and moats was completed and thus Poznań was transformed into the mightiest stronghold, apart from Koblenz, of the Prussian state – Festung Posen. In 1872 a decision was made to complement the fortification system with a ring of forts located a few kilometers away from Poznań. It was as late as in 1902 that a decree by the emperor Wilhelm II, which abolished the fortifications, opened the city towards such districts as Łazarz, Jeżyce, Wilda, and gave them a new lease of life.

Widok miasta od południa, litografia wg rysunku J. von Minutoli, 1838 r.
A view of the city from the south, a lithograph according to the picture by J. von Minutoli, 1838



W

Ważnym składnikiem systemu obronnego poznańskiej twierdzy stała się rzeka. W 1832 roku skorygowano nieco jej bieg, skierowując wody Warty do nowego koryta usytuowanego bliżej stoków cytadeli, a jej nurt przecięto szeregiem śluz. W razie zagrożenia rzeka rozlewała się szeroko na przedpolach, uniemożliwiając nieprzyjacielowi podejście pod miasto. Największą ze śluz była Wielka Śluza na „nowym” korycie Warty, dochodząca do Wzgórza Winiarskiego. Łączyła się ona z murowaną groblą, tak zwaną Wielką Tamą, która odcinała wcześniejsze koryto Warty. Śluzy powstały również na Wierzbaku (Mała Śluza) i Cybinie (Śluza Katedralna).

Mimo niewątpliwie ważnej funkcji w systemie obrony śluzy te były – podobnie jak cała twierdza – niemalym utrapieniem. Nie tylko utrudniały gospodarcze wykorzystanie rzeki, komplikowały żeglugę, ale również w czasie wiosennych roztopów hamowały odpływ kry, tworzącej gigantyczne zatory. Ostatecznie znikły z krajobrazu Poznania w latach 1919–1921.

The river became an important part of the fortifications system of the Poznań stronghold. In 1832 its current was changed a bit by directing the Warta's waters to a new river bed located closer to the slopes of the citadel and the river's current was cut by a number of dams. In the event of a threat, the river flooded everything around on outskirts making it impossible for an enemy to approach the city. The biggest dam was the Wielka Śluza on the new Warta river bed. The Wielka Śluza stretched to the Wzgórze Winiarskie. The Wielka Śluza joined with a new masonry dike, the so-called Wielka Tama which cut off the former river bed of the Warta. Dams were built also on the Wierzbak (the Mała Śluza [the Small Dam]) and the Cybina (the Śluza Katedralna [the Cathedral Dam]).

Despite the doubtlessly significant function in the fortifications system, the dams – similarly to the whole stronghold – caused a serious worry. Not only did they hinder usage of the river for economic purposes and complicated navigation, but also during spring melt, they hindered the outflow of floe which formed gigantic ice jams. At last, they vanished from the Poznań landscape between 1919 and 1921.

Panorama Poznania od północy z widokiem na Wielką Śluzę, rysunek P. Łysakowskiego według rysunku J. von Minutoliego, (1838) 2010 r.
A panorama of Poznań from the north with a view of the Wielka Śluza (the Grand Dam), P. Łysakowski picture based on the picture by J. von Minutoli, (1838) 2010



Z „Ze śniegów i nieustannych deszczy wystąpiła Warta z swoich brzegów. Zalała Chwaliszewo, Śródkę, Nową Groblę, Garbary, Rybaki, Piaski, Rynek i wszystkie ulice do Rynku prowadzące. Po Rynku pływano czołnami” – odnotowano w kronikach w 1586 roku. Wody Warty, by wdrzeć się na Stare Miasto, musiały przekroczyć 7,35 m na wodowskazie przy moście Chwaliszewskim. W 1736 roku osiągnęły poziom 11,47 m, doprowadzając do największej w dziejach miasta powodzi. Pisarz miejski Jan Rzepecki pisał: „Podczas tej powodzi z łaski Pana Boga z ludzi i mieszczan poznańskich nikt nie utonął, tylko dwaj żołnierze sascy, zaś przy moście Łacina gdy woda brała, nieostrożnie, śmiało a nietrzeźwo konno jadący szlachcic pogrążył się. Item z Chwaliszewa za Akademią piwowar chwaliszewski i strycharz z łódki wypadłszy potonęli”. Łatwiej zrozumieć w tych okolicznościach obecność figury św. Jana Nepomucena na Rynku Starego Miasta, wzywanego w niebezpieczeństwie powodzi i zagrożeń związanych z pracą budowniczych mostów, żeglarzy i flisaków. Figura stanęła w 1724 roku u wylotu ul. Wrocławskiej.

As the 1586 chronicles noted, "As a consequence of snows and constant rains, the Warta flooded its banks. It flooded Chwaliszewo, Śródką, Nową Groblą, Garbary, Rybaki, Piaski, the Old Market and all streets leading to the Old Market. People would commute with dugouts on the Old Market." To flood in the Old Town, the Warta's waters had to exceed 7.35 m on the stream gauge by the Chwaliszewo bridge. In 1736 the waters reached the level of 11.47 m, which led to the gravest flood in the history of Poznań. As the Poznań writer, Jan Rzepecki, "Owing to God's mercy, none of the people and Poznań city dwellers drowned during the flood but for two Sas soldiers, whereas when the water was surging by the Łacina Bridge, there drowned a nobleman who rode a horse carelessly and confidently. Likewise, a Chwaliszewo brewer and a brickmaker from Chwaliszewo behind the Academy drowned after they had fallen out of a boat." In such circumstances, it is easier to understand the presence of the statue of St. John of Nepomuk on the Market of the Old Town. The saint has been called upon in danger of flood and threats connected with work of bridge builders, sailors and rafters. The statue was placed at the exit of Wrocławska Street in 1724.

Ratusz i Stary Rynek, rysunek J. von Minutoliego, 1833 r.
The Town Hall and the Old Market, J. von Minutoli's picture, 1833

Ratusz i Stary Rynek podczas powodzi – widok imaginacyjny, olej na płótnie, autor nieznan, XIX w.
The Town Hall and the Old Market during the flood, imaginary view, oil on canvas by an unknown painter, 19th century



K „Kiedy się jedzie od strony tumu przez długi most na Warcie w kierunku miasta, prawdziwą przyjemność sprawia oczom podróżnego pięknie położona, regularnie utworzona wyspa, a na niej wzniesiona w najlepszym stylu czworokątna budowla z piękną wieżą” – pisał niemiecki podróżnik Kausch w 1791 roku.

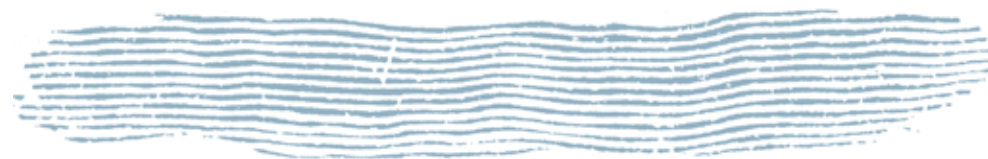
Dzisiejszy kościół Wszystkich Świętych, a pierwotnie zbór św. Krzyża, wzniesiony został na początku lat osiemdziesiątych XVIII wieku przez Antoniego Höhne i słusznie uznany przez Kauscha za jeden z najpiękniejszych nowych polskich kościołów. Usytuowany na cyplu Grobli odbijał się w wodach zbiegających się w tym miejscu dwóch ramion Warty. W krótkim czasie stał się jednym z ulubionych widoków Poznania i świadectwem odrodzenia epoki stanisławowskiej. Jednocześnie zapowiadał narodziny pięknej „poznańskiej Wenecji”, w jaką przemieni się ubogie Chwaliszewo z końcem XIX stulecia.

“As you go from the side of the cathedral towards the city through a long bridge over the Warta, what gives a real pleasure to the eyes of a traveler is a beautifully situated, regularly created island and on it a quadrangular building erected in the best style with a marvelous tower,” wrote a German traveler, Kausch in 1791.

Today's Church of All Saints, formerly the Church of the Holy Cross, was erected at the beginning of the 1780s by Anthony Höhne and it was aptly recognized by Kausch as one of the most beautiful of new Polish churches. Located on the Grobla's tip, the church reflected in the waters of the Warta's branches which met at the place. In a short period of time, it became one of the favorite views of Poznań and an evidence of the rebirth of the epoch of king Stanisław II August Poniatowski. At the same time, it foretold the birth of the awesome Poznań Venice in which the poor Chwaliszewo would transform at the end of the 19th century.

Kościół św. Krzyża, litografia R. Geisslera wg rysunku tego autora w Albumie miasta Poznania z 1871 r.
The Church of the Holy Cross, R. Geissler's lithograph according to his picture in Album miasta Poznania from 1871





WARTA W POZNANIU

od końca XIX wieku do 1969 roku

Wyspę Groblę opływały wody dwóch ramion Warty: od wschodu jej głównego koryta i od zachodu odnogi nazywanej Małą Wartą. To do Małej Warty wpadała Struga Karmelicka, która oddzielając się od głównego nurtu przed Poznaniem, zataczała łuk w okolicy dzisiejszej ulicy Rybaki, przepływała pomiędzy kościołem Bożego Ciała a świątynią Bernardynów (dziś w tym miejscu Wielkopolskie Centrum Onkologii) i łączyła się z zachodnim ramieniem. Niewykluczone, że aż do oblężenia miasta przez Szwedów w 1656 roku zachodnim ramieniem szedł główny nurt rzeki. Szwedzi, chcąc ułatwić sobie dostęp do miasta od południa, skierowali większość wód do koryta od wschodu opływającego Groblę. Od tego czasu zamulona i coraz bardziej cuchnąca Mała Warta w XIX wieku zmieniła nazwę na „Zgniłą Wartę”. Ostatecznie zasypana została w 1895 roku, a w jej miejscu powstała ulica Mostowa. W latach 1888–1896, przy okazji budowy sieci kanalizacyjnej, skanalizowano bądź zasypano także pozostałości Strugi Karmelickiej oraz jej odnogi Noteci, które w XIX wieku pełniły już tylko funkcję zbiorników ścieków i nieczystości.

The Grobla island was washed by two arms of the Warta: from the east of its main river bed and from the west of its arm called the Mała Warta. The Mała Warta tributary called Struga Karmelicka diverted from the mainstream Warta long before Poznań, bypassing the present Rybaki Street and flowing between the Church of Corpus Christi and the Observants' chapel (on the site of the present Wielkopolskie Centrum Onkologii [The Greater Poland Cancer Center]) and converged with its western arm. It may be the western arm that constituted the mainstream Warta even until 1656 when Poznań came under the Swedish siege. The Swedes, intending to access the town easily from the south, diverted most of the waters onto the eastern arm flowing past Grobla. It was then that the silted and ever fouler Mała Warta was renamed as the "Zgniła Warta" (the Rotten Warta) in the 19th century. Finally, in 1895 the arm was filled up, giving way to Mostowa Street. Between 1888 and 1896 a sewage system was built and since the remaining sections of the Struga Karmelicka and its arm, the Noteć, functioned solely as sewers, they were either canalized or filled up with sand.

Połączenie „Zgniłej Warty” z głównym nurtem rzeki przy kościele św. Krzyża, pocztówka C. F. W. Nölte, ok. 1898 r.
The Rotten Warta connected with the mainstream of the river near the Church of the Holy Cross, postcard C. F. W. Nölte, around 1898

To właśnie poznańska Wenecja! Zabudowana ciasno wyspa z wykuszami i balkonami kamienic zawieszonymi nad rzeką, z tłumem ludzi na ulicach i aurą miejsca magicznego. Tu w 1547 roku przyszedł na świat Tomasz Treter, sekretarz wielkiego kardynała Stanisława Hozjusza. Tu w 1807 roku urodził się z ojca szewca Karol Libelt, uczonec, filozof i działacz narodowy. Tu sławę przed wojną zyskiwał „Ślepy Antek” – Antoni Gąsiorowski, działacz podziemia, zwykły „juchta z Chwaliszewa”. Łobuzów i chuliganów na Chwaliszewie nie brakowało! Ulicę Wenecjańską zamieszkiwało kilkudziesięciu złodziei i zabijaków, wśród nich znany w całym mieście Franek Szrama. Byli też robotnicy i bezrobotni, rzemieślnicy, sklepikarze, a także przemysłowcy, jak Sigismund Engel, fabrykant mydła, czy August Streich, producent cygar. Wszystkich można było spotkać w wyszynkach: Pod Białym Łabędziem, Pod Trzema Gwiazdami, Pod Pawiem. Mimo wielkomiejskiego blichtru z przełomu XIX i XX wieku oddalone zaledwie o kilkaset metrów od Starego Rynku Chwaliszewo zachowało atmosferę miasteczka żyjącego własnym rytmem.

This is the Venice of Poznań! With numerous old houses with bay windows and balconies over the river and plenty of people on the streets, the island has a magical atmosphere. It was here that in 1547 the secretary of the esteemed cardinal Stanislaus Hosius, Tomasz Treter was born. In 1807 the island became also the birthplace of a shoemaker's son, Karol Libelt, the Polish scholar, philosopher as well as political and social activist. Here rose to fame "Ślepy Antek" (Blind Antek), Antoni Gąsiorowski, an underground activist and ordinary "rascal from Chwaliszewo". Chwaliszewo was home to quite a few rascals and hoodlums! On Wenecjańska Street, there lived several dozen thieves and brawlers, including Franek Szrama (Frank the Scar), notorious in the whole town. There were also workers, the unemployed, craftsmen, shopkeepers and industrialists, such as: Sigismund Engel, the soapmaker and August Streich, the producer of cigars. One could meet all of them in the inns: Pod Białym Łabędziem (The White Swan), Pod Trzema Gwiazdami (The Three Stars) and Pod Pawiem (The Peacock). Despite the glamour of the big city from the turn of the 19th century, with only several hundred meters from the Old Market Square, Chwaliszewo retained its unique atmosphere of a town living at its own pace.

Chwaliszewo, zdjęcie R. S. Ulatowskiego, 1930 r.
Chwaliszewo, photograph R. S. Ulatowski, 1930



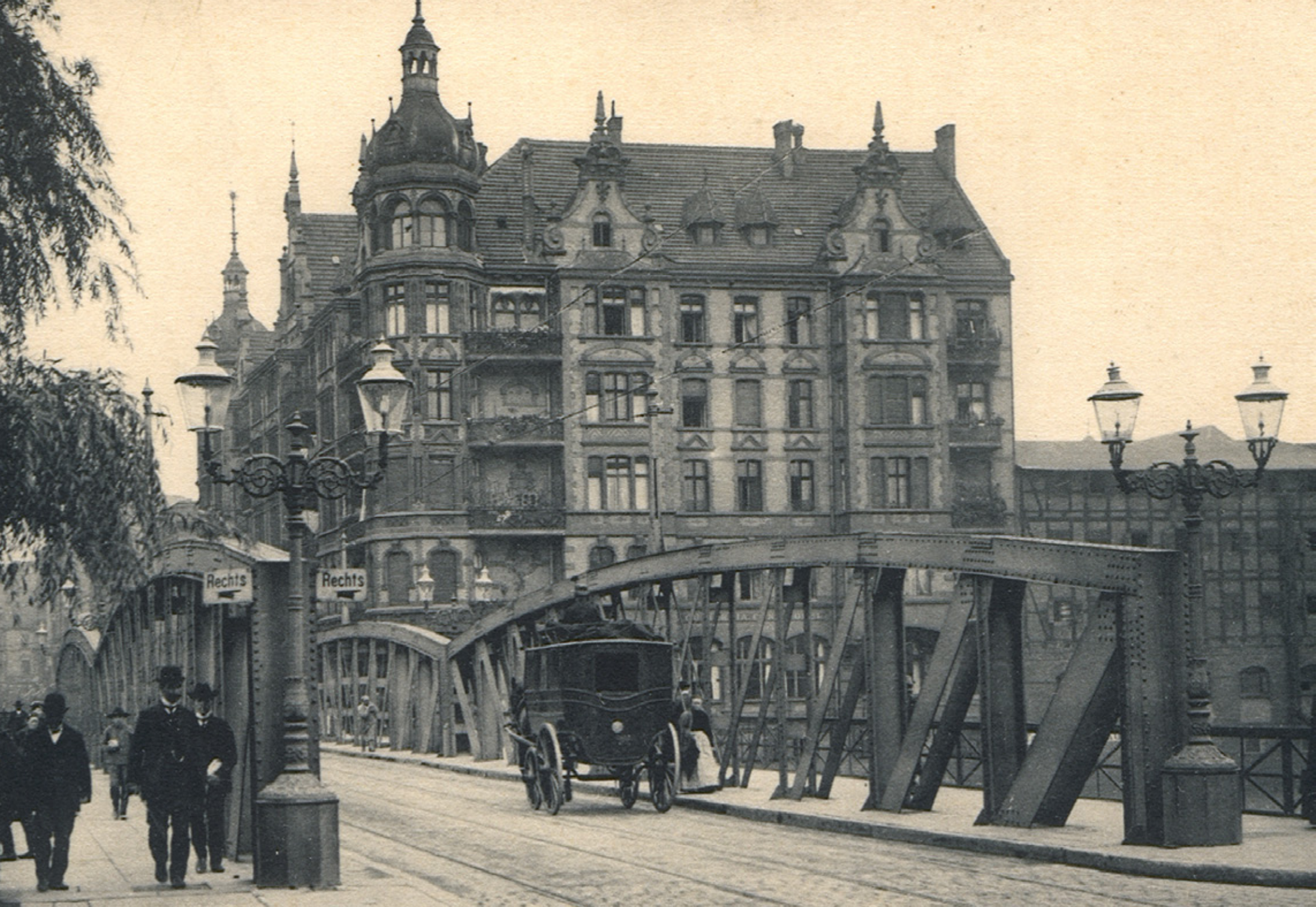
Kiedy w 1253 roku na lewym brzegu Warty ulokował się Poznań, Chwaliszewo było piaszczystą wyspą oddzieloną od miasta głównym korytem Warty. Brak dogodnej przeprawy spowodował, że w 1302 roku w lewobrzeżnym Poznaniu powołano szkołę miejską, gdyż młodzież nie była w stanie uczęszczać do szkoły kapitulnej w czasie większych powodzi. Nie oznacza to jednak, że mostu w tym czasie nie było. Może zagrożony zniesieniem przez wezbraną rzekę nie zawsze nadawał się do przejścia? Z pewnością istniał w pierwszej połowie XV wieku, gdyż wspomina o nim dokument z 1444 roku.

Drewniany most Chwaliszewski wielokrotnie był niszczone i odbudowywany. Tak stało się po największej w dziejach miasta powodzi w 1736 roku i w latach 1808–1810, po tym jak został poważnie uszkodzony przez krę. Ostatecznie w 1878 roku drewnianą przeprawę zastąpiono nowym efektownym mostem o konstrukcji kratowej, posadowionym na dwóch murowanych przyczółkach i jednym masywnym filarze środkowym zanurzonym w nurcie rzeki.

In 1253 when Poznań moved to the left bank of the Warta, Chwaliszewo was a sandy beach separated from the city by the main-stream Warta. In 1302 a state school was established on the left-bank Poznań, as it was difficult to ford the river and young people could not attend the chapter school during severe floods. This is far from saying, however, that there was no bridge at that time. Could it be that the bridge was not always fit for use, because it might have been carried away by flood waters? Nonetheless, it must have existed in the first half of the 15th century, since it is mentioned in a document from 1444.

The wooden Chwaliszewo Bridge had been destroyed and rebuilt many a time. This was the case in 1736 after the greatest flood in the city's history and between 1808 and 1810 when the bridge was seriously damaged by an ice floe. Eventually, in 1878 the wooden crossing was replaced with a new, impressive latticework bridge based on two stone bridge abutments and a massive central pier located in the waters.

Most Chwaliszewski, pocztówka Reinicke&Rubin, 1909 r.
The Chwaliszewo Bridge, postcard Reinicke&Rubin, 1909



Most Chwaliszewski był najważniejszą w mieście przeprawą przez rzekę. To tędy od wieków przez Ostrów Tumski i Śródkę wiodł szlak gnieźnieński, a od czasu zniszczenia mostu Wielkiego (Łacina) w 1770 roku i do momentu oddania w jego miejscu mostu św. Rocha w 1913 roku również tędy prowadził przez Czartorię, tamę Berdychowską i Berdychowo szlak kaliski. Przed 1870 rokiem, a więc zanim powstał nowy most żelazny, przez most Chwaliszewski przejeżdżało rocznie 193 000 koni ciągnących ciężkie, załadowane towarami wozy. Dwa lata po ustawieniu nowego mostu, w 1880 roku, przez most przejechał pierwszy tramwaj konny, a w 1898 roku pierwszy tramwaj elektryczny. Nie bez oporów pruskich władz w 1880 roku stanął przy północnej stronie chwaliszewskiego przyczółka mostu żelazny krzyż wykonany w zakładach Hipolita Cegielskiego z piękną cynkową, grubo złożoną pasyjką sprowadzoną z Monachium. Most i chwaliszewski krzyż stały się symbolami nie tylko poznańskiej Wenecji, ale z początkiem XX wieku całego Poznania.

The Chwaliszewo Bridge was the vital river crossing in the city. The bridge led to Ostrów Tumski and Śródka which had been for centuries on the Gniezno Route. From 1770, when the Great Bridge (Łacina) was destroyed, to 1913, when St. Roch Bridge was opened, Czartoria, the Berdychowo Dam and Berdychowo were on the Kalisz Route. Until 1870, before the construction of an iron bridge, 193,000 of horses pulling heavy cartfuls of goods were crossing the Chwaliszewo Bridge every year. In 1880, two years after the new bridge was completed, it was crossed by the first horsecar and in 1898 by the first electric streetcar. In 1880, in spite of the disapproval of the Prussian authorities, the Poznanians placed a magnificent iron crucifix near the northern side of Chwaliszewo bridgehead. The cross was made in the factory of Hipolit Cegielski and adorned with a beautiful, richly gilded, zinc figure of Christ from Munich. The bridge and the Chwaliszewo Crucifix became not only the symbols of the Venice of Poznań, but with the beginning of the 20th century, of the whole Poznań as well.

Widok z Chwaliszewa na ulicę Szeroką (Wielką) w kierunku Starego Miasta, pocztówka, ok. 1908 r.
A view from Chwaliszewo over Szeroka (Wielka) Street towards the Old Town, postcard, around 1908



Przy moście Chwaliszewskim Warta z zachodu na północ skręcała pod kątem dziewięćdziesięciu stopni. To nienaturalne wygięcie koryta rzeki powstało w wyniku ciągłego, systematycznego nadsypywania Chwaliszewa i Grobli na przestrzeni setek lat i tym samym zniekształcania naturalnej linii brzowej obu wysp.

Nie lada zadaniem było więc dla flisaków przepłynięcie tratwami, barkami lub większymi jednostkami pomiędzy filarami drewnianego pierwotnie mostu Chwaliszewskiego. Z akt miejskich pochodzących z 1740 roku wynika, że za uszkodzenie mostu groziły poważne sankcje karne, łącznie z „aresztowaniem” spławianego towaru do czasu naprawy szkód. Po wzniesieniu w 1878 roku nowego żelaznego mostu sytuacja nieco się poprawiła, gdyż przepusty między filarem i przyczółkami miały szerokość 30 metrów. Zdarzało się jednak, że silny nurt rzeki rzucał statki i tratwy na środkowy filar, co powodowało zarówno uszkodzenie jednostek, jak i samego mostu.

Near the Chwaliszewo Bridge, the Warta turned at the right angle from the west to the north. Such an unusual bend of the river bed was a consequence of a continuous filling up of Chwaliszewo and Grobla over centuries. This process also resulted in the distortion of the islands' natural coastlines.

That is why it was no mean feat for raftsmen to navigate their rafts, barges or larger vessels between piers of the originally wooden Chwaliszewo Bridge. According to municipal documents from 1740, if raftsmen damaged the bridge, they were severely punished, for instance by having their floated goods arrested until they repaired the damage. The conditions slightly improved with the construction of a new iron bridge in 1878, as the passes between the bridge pier and bridgeheads were 30 meters wide. Occasionally, though, the strong current tossed ships and rafts into the central pier causing damage to both vessels and the bridge itself.

Przystań pasażerska w zakolu Chwaliszewskim, pocztówka, ok. 1910 r.
Passenger port in the Chwaliszewo Meander, postcard, around 1910



Warta była rzeką spławną, a w wyniku prowadzonej systematycznie od 1815 roku regulacji ruch na niej wzrastał. Tratwy, barki, statki cumowały zwykle wzdłuż brzegów Chwaliszewa, Czartorii i Grobli, a także wzdłuż prawego i lewego brzegu Warty powyżej mostu Chwaliszewskiego. Na samej Czartorii znajdowało się kilkanaście spichlerzy często o osiemnastowiecznym rodowodzie. Były to zwykle budynki drewniane o szachulcowej konstrukcji, choć nie brakowało także murowanych magazynów. Nieodzownym elementem portowego krajobrazu były oberże, wyszynki i „destylacje”, w których nie tylko mieszkańcy Chwaliszewa, lecz również flisacy i szyprowie spędzali czas, tworząc niepowtarzalną portową atmosferę dzielnicy. Wpływające od południa w zakole Chwaliszewskie statki mijały z prawej strony ukryty wśród drzew potężny Fort Radziwiłł, który do 1902 roku przypominał im, że to teren miasta-twierdzy. W 1915 roku z Chwaliszewa mostem nad Wartą poprowadzono bocznice kolejową do elektrowni na Grobli.

The Warta was navigable and as a result of a systematic river management since 1815, the traffic was on the increase. Rafts, barges and ships were usually moored along the coasts of Chwaliszewo, Czartoria and Grobla as well as along right and left banks of the Warta, upstream from the Chwaliszewo Bridge. Only on Czartoria there were about dozen granaries, frequently dating back to the 18th century. They were typically wooden half-timbered buildings, but brick warehouses could also be found. A vital feature of the port area were inns, pubs and destylacje (local distilleries) attracting not only inhabitants of Chwaliszewo, but also raftsmen and skippers who spent their time there creating a unique, port atmosphere of the district. Arriving from the south to the Chwaliszewo Meander, ships were passing by the right side the huge fortress of Radziwiłł concealed by the trees. Until 1902 this military building was a reminder of the stronghold character of Poznań. In 1915 a railway siding was built from Chwaliszewo via the bridge over the Warta to an electric power plant on Grobla.

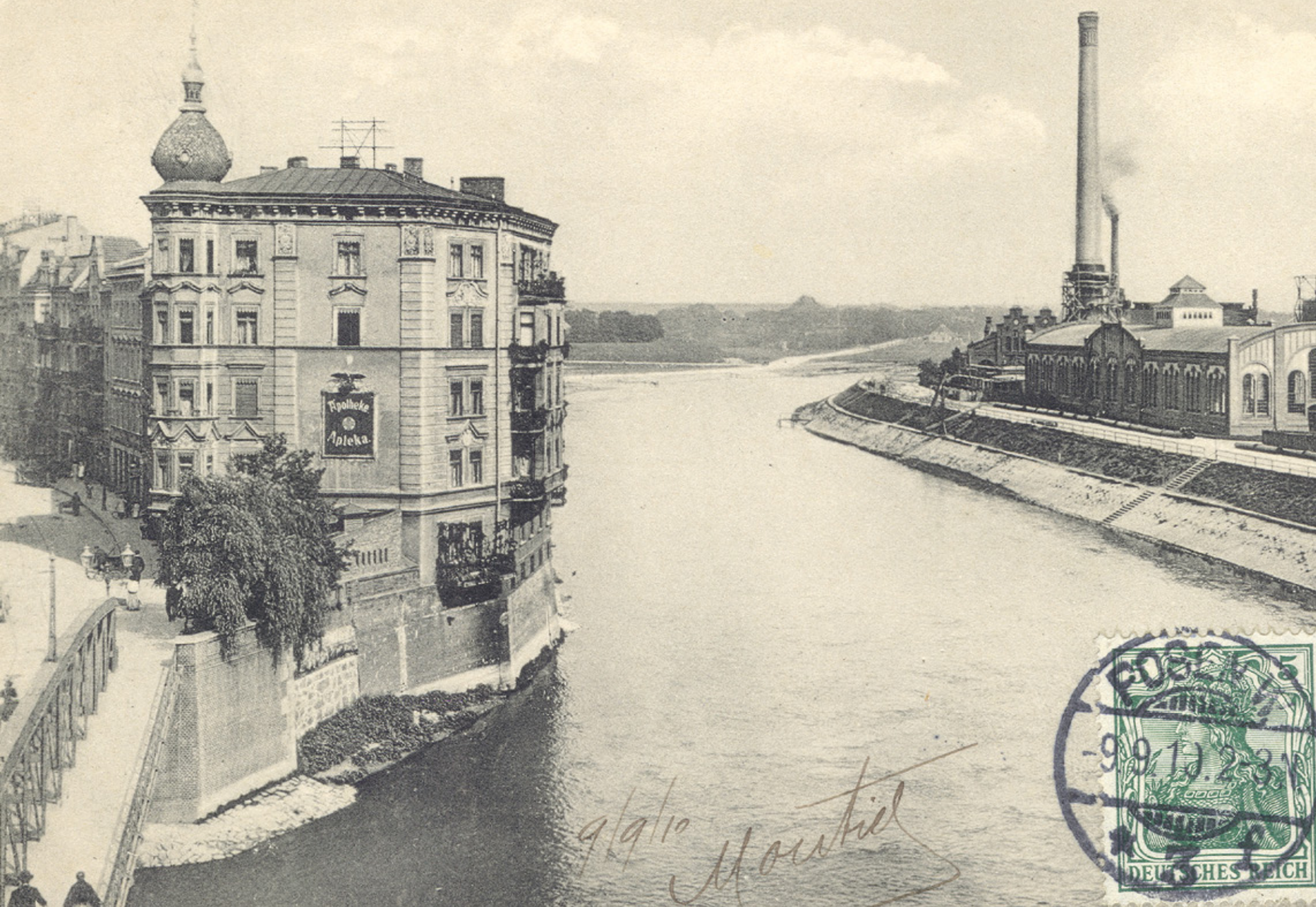
Łodzie w zakolu Chwaliszewskim, pocztówka Foto Weber, ok. 1942 r.
Boats on the Chwaliszewo Meander, postcard Foto Weber, around 1942



Sylwetka miejskiej gazowni w panoramie Grobli pojawiła się po połowie XIX wieku. Gazownia była pierwszym w Poznaniu nowoczesnym obiektem przemysłowym. Wzniesiona została w latach 1853–1856 przez wybitnego specjalistę angielskiego działającego w Berlinie inżyniera Johna Moore’a. Wytwarzała 1800 m³ gazu na dobę i w 1939 roku zasilala ponad 5000 latarni gazowych. Działała do 1973 roku. Również na Grobli i także według projektów inżyniera Moore’a w latach 1865–1866 powstała stacja wodociągowa. Wodę czerpano z Warty, a do jej oczyszczania używano filtrów żwirowych. W 1902 roku uruchomiono 18 studni na wodonośnych terenach na Dębinie pozwalających czerpać 8000 m³ wody na dobę. Ostatnią przemysłową inwestycją na Grobli była elektrownia – najpierw w 1898 roku służąca jedynie zasilaniu tramwaju elektrycznego, a od 1904 roku nowoczesna elektrownia dostarczająca prąd do 450 odbiorców. Mimo uruchomienia w 1929 roku nowoczesnej elektrowni na północ od linii kolejowej do Torunia elektrownia na Grobli działała jeszcze do 1954 roku.

The building of gasworks featured in the panorama of Grobla from the second half of the 19th century. The gasworks was the first modern industrial plant in Poznań. It was built between 1853 and 1856 by John Moore, a distinguished English engineer working in Berlin. The gasworks produced 1800 m³ of gas per 24h and in 1939 powered 5,000 gas street lamps. It was in operation until 1973. Another project created by engineer Moore was a water supply station, built on Grobla between 1865 and 1866. Water was drawn from the Warta and treated in gravel filters. In 1902 in water-bearing areas of Dębina, 18 wells were put into use, supplying 8,000 m³ per 24h. The last industrial investment on Grobla was the construction of an electric power plant. Initially, in 1898 the plant generated power only for electric streetcars, but from 1904 it became a modern power plant providing 450 users with electricity. Even though in 1929 a modern power plant was opened north of the railway line to Toruń, the power plant on Grobla was in operation until 1954.

Fragment zakola Chwaliszewskiego, pocztówka, ok. 1912 r.
A section of the Chwaliszewo Meander, postcard, around 1912



Apotheka

9/9/10 Moutiel



Panoramę Grobli na początku XX wieku tworzyły przemysłowe budynki z wyróżniającym się wielkim zbiornikiem gazu. Zdominował on wyrazistą sylwetkę ewangelickiego zboru św. Krzyża, który zaraz po wzniesieniu w końcu XVIII wieku budził zachwyt podróżnych wjeżdżających do miasta od strony Chwaliszewa. Nowe zabudowania Grobli były szczególnie widoczne, gdy jechało się od Kalisza tamą Berdychowską oddzielającą rzekę od I i II kanału ulgi (dzisiejsze koryto rzeki między Chwaliszewem i Ostrowem Tumskim oraz Ostrowem Tumskim i Śródką) i potem podjazdem na Czartorii wzdłuż przeciwpowodziowego muru docierało się na Chwaliszewo. Szlak kaliski po wzniesieniu mostu Wielkiego (Łacina) łączącego Groblę z Miasteczkiem (Łacina) ok. 1465 roku omijał Czartorię i Chwaliszewo. Po zniszczeniu w 1770 roku mostu Wielkiego, zanim wzniesiono most św. Rocha w 1913 roku, znów główna droga na Kalisz wiodła przez Czartorię. Trudno w to uwierzyć, ale jeszcze w XV wieku Czartoria była oddzieloną od Chwaliszewa niezamieszkaną wyspą porośniętą krzakami.

At the beginning of the 20th century, the panorama of Grobla was dominated by industrial premises with a conspicuous, huge gas holder. It dwarfed the distinctive body of the evangelical church of the Holy Cross, which on its completion at the end of the 18th century, filled with admiration travelers coming to Poznań via Chwaliszewo. Visitors could clearly notice new buildings on Grobla when they traveled from Kalisz via the Berdychowo Dam cutting off the river from the I and II mitigation canals (the present river bed between Chwaliszewo and Ostrów Tumski as well as between Ostrów Tumski and Śródką) and then by the uphill road on Czartoria along the flood wall to Chwaliszewo. About 1465 the Great (Łacina) Bridge was completed, linking Grobla and Miasteczko (Łacina). As a consequence the Kalisz Route bypassed Czartoria and Chwaliszewo. In 1770 the Great Bridge was destroyed and before St. Roch Bridge was built in 1913, the main route to Kalisz passed through Czartoria again. One may find it hard to believe, but even in the 15th century Czartoria was an uninhabited island separated from Chwaliszewo and covered with bushes.

Widok z Czartorii w kierunku Grobli i Starego Miasta, zdjęcie R. S. Ulatowskiego, 1930 r.
A view from Czartoria towards Grobla and the Old Town, photograph R. S. Ulatowski, 1930



W

W 1899 roku na cyplu Czartorii, pomiędzy głównym korytem Warty i I kanałem ulgi (dzisiejszym korytem rzeki), rozpoczęto budowę wielkiego kompleksu mieszkaniowego zwanego „Domami Robotniczymi”. Były to trzy bloki z 240 mieszkaniami i z wewnętrznym dziedzińcem, na którym założono skwer i plac zabaw dla dzieci. Mieszkania zaopatrzone były w bieżącą wodę i gaz, a ubikacje znajdowały się na piętrze. Brakowało jedynie łazienek. W 1902 roku, zaraz po ukończeniu kompleksu, „Domy” wizytowała Augusta Wiktorja, żona cesarza Wilhelma II, wraz wielką ochmistrzynią dworu hrabiną Brockdorff. Mieszkania cieszyły się dużym wzięciem, gdyż czynsz był tu około 20 procent niższy niż w zwykłych kamienicach. Kompleks „Domów Robotniczych” stanął na wysokiej murowanej skarpie wolnej od niebezpieczeństwa powodzi. Skarpa była częścią przeciwpowodziowych obwałowań Chwaliszewa, które zaprojektowano w 1897 roku i konsekwentnie realizowano. Poniżej skarpy, wzdłuż brzegu Warty, wiodła droga ku tamie Berdychowskiej, znacznie obniżonej w 1889 roku.

In 1899 on the tip of Czartoria, between the mainstream Warta and the I mitigation canal (the present river bed) the Poznaniens began to construct a large building complex, known as Domy Robotnicze (Workers' Houses). It was composed of three blocks of flats with 240 flats and an inner yard with playground. The flats were supplied with running water and gas and WCs were located upstairs. Only bathrooms were needed. In 1902 Augusta Wiktorja of Schleswig-Holstein, wife of the German emperor, Wilhelm II, accompanied by the senior lady-in-waiting, duchess Brockdorff, visited the completed building complex. The flats enjoyed enormous popularity with the rent lower by about 20% than in ordinary tenement houses. Workers' Houses complex was built on a high brick escarpment warding off the flood threat. The escarpment was an element of the Chwaliszewo floodbanks designed in 1897 and subsequently systematically constructed. Under the escarpment, along the Warta riverside, there passed a road to the Berdychowo Dam which was considerably lowered in 1889.

„Domy Robotnicze” na cyplu Czartorii, pocztówka, ok. 1910–1915
Workers' Houses on the tip of Czartoria, postcard, around 1910–1915



To był najpiękniejszy poznański most. Most Bolesława Chrobrego zaprojektowany został przez profesora Politechniki Poznańskiej Łucjana Bellenstedta po powodzi z 1924 roku, która uszkodziła wcześniejszą przeprawę. Niestety częściowo zniszczony w 1939 roku i potem w 1945 został ostatecznie rozebrany w latach sześćdziesiątych XX wieku.

Koryto rzeki między Chwaliszewem i Ostrowem Tumskim, nad którym stanął most, było głównym korytem Warty zapewne do wielkiej powodzi w 1253 roku. Wówczas to zmieniła ona bieg i aż do 1969 roku przepływała pomiędzy Chwaliszewem a Starym Miastem. Przez te niespełna 720 lat tak zwana Stara Rzeka była jedynie zabagnionym kanałem, a od pierwszej połowy XIX wieku przekopany suchym korytem i kanału ulgi odciętym tamą Berdychowską. Kiedy rzeka wzbierała, kanał wypełniał się wodą. Od samego początku nad tą okresową odnogą Warty istniała przeprawa, która umożliwiała przedostanie się z Ostrowa Tumskiego na Chwaliszewo, a potem do lewobrzeżnego Poznania.

That was the most splendid bridge in Poznań. The Bolesław I the Brave Bridge was designed by a Poznań University of Technology professor, Łucjan Bellenstedt, after the flood of 1924 damaged the former crossing. Regrettably, partly destroyed in 1939 and in 1945, the bridge was eventually dismantled in the 1960s.

It spanned over a river bed between Chwaliszewo and Ostrów Tumski, which presumably was the mainstream Warta until the great flood from 1253. At that time, the Warta diverted its course and flowed between Chwaliszewo and the Old Town right up to 1969. The so-called Stara Rzeka (Old River) had been a boggy canal for almost 720 years and since the first half of the 19th century it became a dry river bed of the I mitigation canal cut by the Berdychowo Dam. As the river rose, the canal filled with water. From the very beginning, this periodic arm of the Warta was spanned by a crossing from Ostrów Tumski to Chwaliszewo and then to the left-bank Poznań.

Most Bolesława Chrobrego i Ostrów Tumski, zdjęcie R. S. Ulatowskiego, 1930 r.
The Bolesław I the Brave Bridge and Ostrów Tumski, photograph R. S. Ulatowski, 1930



Niepozorny most nad Cybiną leżał na ważnym szlaku prowadzącym do miasta z Gniezna i Warszawy. W 1902 roku przechodziło nim dziennie 10 000 pieszych, przejeżdżało 1000 wozów konnych i 100 cyklistów. Już w czasach grodowych, kiedy w 1000 roku cesarz Otton III odbywał podróż do kraju Polan i odwiedzał Poznań, musiał przejechać drewnianym mostem Cybińskim. W każdym razie most taki łączył Ostrów Tumski i Śródka w 1146 roku, w czasie walk sukcesyjnych po śmierci Bolesława Krzywoustego. *Kronika wielkopolska* wspomina, jak to po bitwie napęliły się trupami rzeka Cybina, Główna i wzbierała Warta. Pierwszy żelazny most nad Cybiną oddany został do użytku w 1905 roku. Już w 1913 roku, z powodu wad konstrukcyjnych, został rozebrany i zastąpiony podobnym mostem, jednak o wyraźnie łukowato wygiętych dźwigarach kratowych. Most ten został wysadzony w 1939 roku. W czasie wojny i po wojnie, do 1970 roku, pomiędzy Śródka i Ostrowem Tumskim funkcjonowała jak niegdyś drewniana przeprawa. Po 37 latach, od 2007 roku, znów dwa brzegi Cybiny spina most – most Biskupa Jordana.

The modest Cybina Bridge was on the significant Poznań-Gniezno and Poznań-Warsaw route. In 1902 10,000 pedestrians, 1000 horsecarts and 100 cyclists crossed the bridge every day. As early as in 1000, when Poznań was a fortified settlement, emperor Otto III on his travel to the country of the Polans crossed the wooden Cybina Bridge to visit the Poznanians. The bridge spanned Ostrów Tumski and Śródka in 1146, at the times of succession battles after the death of Bolesław I the Brave. The Kronika wielkopolska (The Chronicle of Wielkopolska) reports that after the battle the waters of Cybina and Główna rivers were full of bodies and the Warta swelled. The first iron bridge over Cybina was put into use in 1905. In 1913 the bridge was dismantled owing to structural defects and replaced by a similar bridge with arched lattice girders. That bridge was blown up in 1939. During the war and in the post-war period until 1970, a wooden crossing was used between Śródka and Ostrów Tumski. From 2007, after 37 years, two banks of the Cybina have again been spanned by a bridge – the Bishop Jordan Bridge.

Most Cybiński, pocztówka Michaelis & Kantorowicz, ok. 1910 r.
The Cybina Bridge, postcard Michaelis & Kantorowicz, around 1910



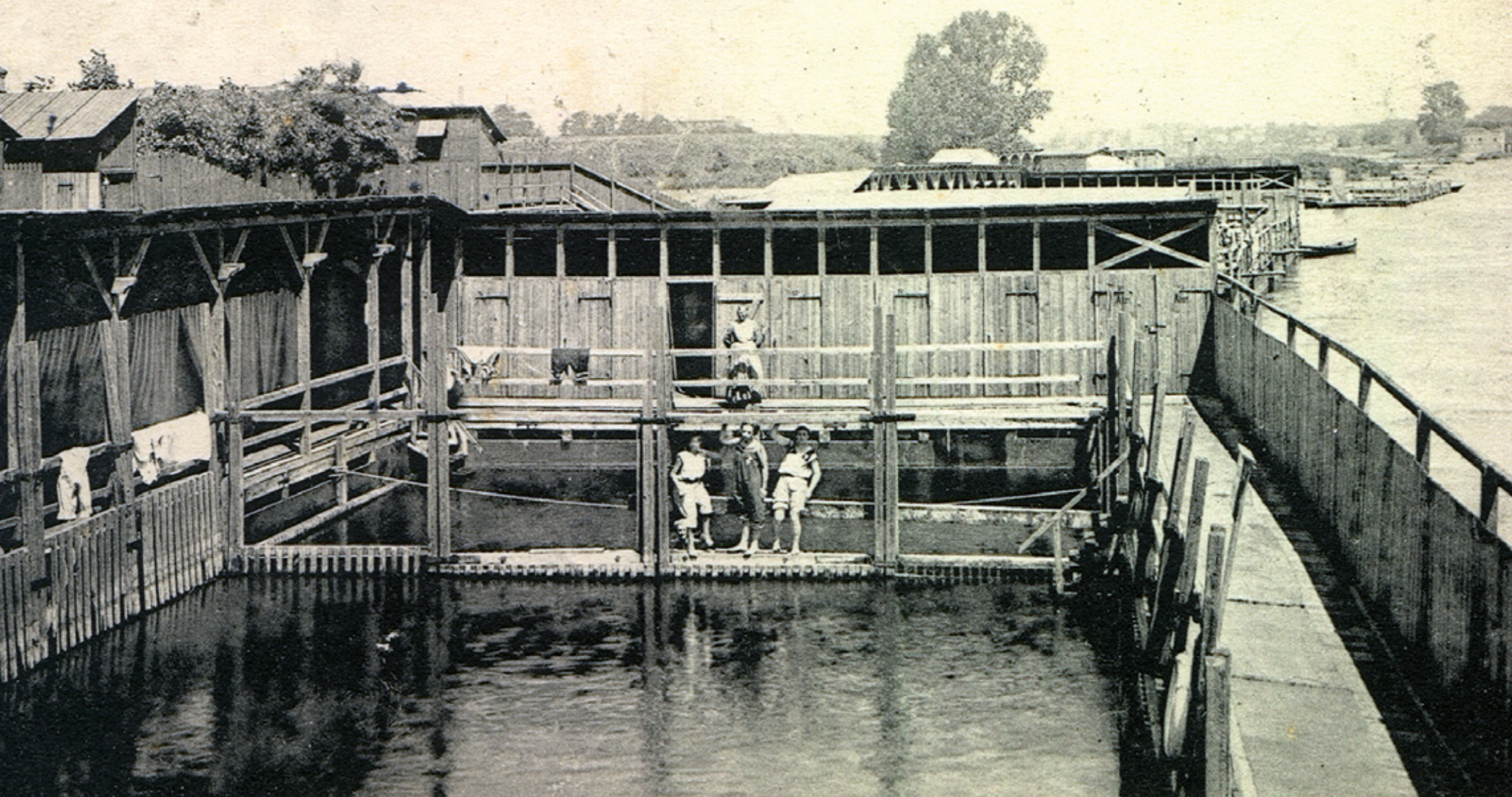
Grüßte die Herrschaft
Gloria.
Ange in der
Schicksal.

Rech

Pierwsze w Poznaniu łaźienki rzeczne powstały w 1787 roku nad Wartą, na tyłach ogrodu Bernardynów. Prowadził je cyrulik Hildebrandt, który część dochodów musiał odprowadzać do miejskiej kasy. Z czasem łaźienki pojawiły się przy Grobli (stąd dzisiejsza ulica Łazienna). W 1817 roku Fryderyk Nawrotzki reklamował swój „zakład”: „Kąpiele ciepłe bez ziół za 6 i 8 dgr, z ziołami za 8 i 10 dgr, zimne zaś za 1, 2, 3, 4 i 5 trojaków dostać u mnie można”. Najdogodniejsze jednak warunki do kąpiei znajdowały się przy wytyczonej w 1820 roku Drodze Dębińskiej. Od lat trzydziestych powstawały tam liczne, modne w całej Europie ogródki rekreacyjne, tak zwane *établissements*. Przy nich z czasem pojawiły się urządzenia kąpielowe. W 1902 roku, nieopodal bramy Dębińskiej, powstały miejskie łaźienki rzeczne, zwane niemieckimi. Składały się z dwóch oddzielnych basenów dla pań i panów oraz drewnianych pawilonów mieszczących szatnie, kuchnię, bufet i ustępy. Po kilkunastu latach okazało się jednak, że łaźienki te są zanieczyszczane miejskimi ściekami. W 1925 roku oddano do użytku nowy efektowny kompleks 800 metrów dalej.

First river baths in Poznań were established in 1787 on the Warta, at the back of the Observants' garden. They were run by Hildebrandt, a barber who had to transfer a part of his profits to the municipal treasury. Over time, the baths were also opened near Grobla (hence the present name of Łazienna [Bath] Street). In 1817 Fryderyk Nawrotzki advertised his facility in the following manner: "One can take warm baths without herbs for 6 and 8 dgr, herbal baths for 8 and 10 dgr, while cold baths for 1 troyak, as well as for 2,3,4 and 5 troyaks." Nonetheless, the most favorable bathing conditions were by Droga Dębińska marked out in 1820. From the 1830s onwards, a number of stylish recreational facilities (établissements) popular throughout Europe were opened. Over time, they were fitted with bathing equipment. In 1902 near the Dębina Gate, municipal river baths, called German baths, were established. They consisted of two separate swimming pools for men and women as well as wooden annexes with dressing rooms, kitchen, buffet and WCs. After over 10 years, it turned out that the baths were polluted with municipal sewage. In 1925 a new stunning bath complex was put into use, 800 meters from the old one.

Łazienki rzeczne dla kobiet przy Drodze Dębińskiej, pocztówka J. Themala, ok. 1907 r.
River baths for women near Droga Dębińska, postcard J. Themal, around 1907



Funkcjonowały w Poznaniu również łazienki wojskowe. Urządzone zostały w 1841 roku nad Cybiną i w tym czasie nadzór nad nimi sprawowało dwóch oficerów: porucznik Titz i podporucznik Hoberg z 18 pułku piechoty. Łazienki te miały basen o głębokości 3,5 metra otoczony pomostami i dno pokryte żwirowym piaskiem. Z łazienek korzystali nie tylko wojskowi, lecz także cywile, w latach osiemdziesiątych więźniowie cytadeli, a w godzinach między 11 a 13... kobiety! Scen gorszących nie brakowało, zwłaszcza tam, gdzie kąpiel była zakazana. Jednym z takich miejsc było dzikie kąpielisko przy popularnej spacerowej drodze prowadzącej do Szeląga. „Kurier Poznański” z 8 lipca 1897 roku pisał: „Publiczność licznie uczęszcza do Szeląga, a idąc drogą nad rzeką, bywa narażana na widok kąpiących się mężczyzn, którzy bez wszelkiego poczucia wstydlivosti przedstawiają się na brzegu w stroju adamowym”.

Filialną funkcję wobec centralnych wojskowych łazienek na Cybinie pełniły łazienki nad Wartą, naprzeciwko Miasteczka (św. Rocha).

Poznań had also military baths. In 1841 they were created on the Cybina river and at that time they were supervised by two officers: lieutenant Titz and second lieutenant Hoberg of the 18th Infantry Regiment. The complex had a three-and-a-half-meter-deep swimming pool, which had a gravel-sand bottom and was bounded by jetties. Both military men and civilians used the baths. In the 1880s prisoners of the Citadel were also allowed and between 11 a.m. and 1 p.m. even women could bathe! Indecent scenes were frequent, especially in places where bathing was forbidden. Among such places was an unguarded pool nearby a popular walking path to Szeląg. Kurier Poznański daily of 8 July 1897 reported: "Numerous strollers on their way to Szeląg, walk by the riverside running the risk of seeing bathing men who shamelessly emerge on the river bank in their birthday suit."

The central military baths on the Cybina were complemented by the baths on the Warta, opposite Miasteczko (St. Roch).

Łazienki wojskowe, pocztówka, ok. 1901 r.
Military baths, postcard, around 1901

Lieber Bruder, besten Dank für die Mappe. Jede ne-
 jare gepunkt. Was geht heute. Auf Woland kommt es
 ab geht bloß von Tag zu Tag. Am 12. u. 13. Wetter
 jetzt köstlich schön. Wind weht. Herzlichen Gruß in
 Grosse Schleusenbrücke und Militair-Schwimmanstalt



Z inicjatywy polskich kół gospodarczych i przy wsparciu Banku Rolniczo-Przemysłowego „Kwilecki, Potocki i Ska” w latach 1887–1889 powstał projekt budowy w Poznaniu, za mostem Chwaliszewskim w kierunku północnym, portu z prawdziwego zdarzenia. W efekcie w latach 1900–1903 nakładem 1 670 000 marek powstało 600-metrowe nabrzeże z sześcioma dźwigami o zdolności przeładunkowej wynoszącej 600 000 ton rocznie. Nowy port był odpowiedzią na stale wzrastający ruch towarowy na Warcie. Ogromny wpływ na intensyfikację żeglugi miały prace regulacyjne prowadzone na rzece przez cały XIX wiek, zwłaszcza w drugiej jego połowie. Wykonano nowe przekopy, zwężono koryto, zbudowano ostrogi. W efekcie bieg Warty na terenie Wielkiego Księstwa Poznańskiego w latach 1814–1915 skrócił się z 315 do 264 kilometrów. Od Prosny aż po ujście Noteci mogły teraz pływać jednostki o nośności 400 ton. Natomiast od ujścia Noteci aż po Szczecin – 600 ton. Wąskim gardłem pozostawało wciąż zakole Chwaliszewskie.

On the initiative of Polish economic circles and thanks to the funds provided by the Bank Rolniczo-Przemysłowy "Kwilecki, Potocki i Ska" (The Kwilecki, Potocki i Ska Agricultural and Industrial Bank), a design of a proper port in Poznań was prepared. The design envisaged the construction of a port behind the Chwaliszewo Bridge and was created between 1887 and 1889. Consequently, between 1900 and 1903 at a price of 1 670,000 marks, a 600-meter wharf was built and six cranes constructed with handling capacity of 600,000 tonnes per year. The new port was a response to the continuous increase in commodity traffic on the Warta. The growing number of ships on the river was to a considerable extent the result of river management works. These activities were performed throughout the 19th century, especially in the second half of the century. New ditches were dug, the river bed narrowed and wing dams constructed. As a result, between 1814 and 1915 the course of the Warta flowing through the Grand Duchy of Poznań was shortened from 315 to 264 km. Owing to this improvement, ships of 400 tonne deadweight could pass from the mouth of the Prosna river to the mouth of the Noteć river. Whereas ships sailing from the mouth of the Noteć to Szczecin could carry even 600 tonnes. Conversely, the Chwaliszewo Meander was still a bottleneck.

Widok na most Chwaliszewski i port, pocztówka, ok. 1941 r.
A view of the Chwaliszewo Bridge and the port, postcard, around 1941



Ilość przewożonych Wartą towarów (667 000 ton) nie była w stanie dorównać ilości towarów spławianych Odrą (5 500 000 ton). Przewyższała natomiast wielkość transportu na Wiśle! Trudno w to uwierzyć, kiedy ma się w pamięci znaczenie Wisły w XV, XVI i XVII wieku i gigantyczne ilości spławianego nią do Gdańska zboża i drewna. O wielkości ruchu na Warcie możemy się przekonać, studiując dane ze Skwierzyny. W latach 1904–1908 przepływało tamtędy rocznie od 2244 do 3545 statków i od 315 do 447 parostatków. W górę rzeki przetransportowano od 48 006 do 76 508 ton, a w dół rzeki od 136 748 do 190 484 ton. Do tego dodać należy od 10 903 do 30 374 tratw drewna.

Głównymi odbiorcami transportowanych Wartą towarów były: Szczecin (70%), Hamburg (19%), Berlin (9%), i Magdeburg (2%). Wywożono tradycyjnie już drewno, zboże oraz cukier. Przywożono naftę, towary kolonialne, nawozy sztuczne, fosforany i siarkę.

The volume of goods (667,000 tonnes) floated on the Warta was a fraction of the volume transported on the Oder (5,500,000 tonnes). Nevertheless, the volume of goods shipped on the Warta was greater than the one floated on the Vistula! It is almost beyond belief when one bears in mind the significance of the Vistula in the 15th, 16th and 17th centuries and enormous volumes of grain and timber transported on the river to Gdańsk. The growing intensity of the Warta's traffic is supported by data collected in Skwierzyna. Between 1904 and 1908 2,244 to 3,545 ships and 315 to 447 steamships navigated through the river. From 48,006 to 76,508 tonnes were shipped upstream, while 136,748 to 190,484 tonnes were transported downstream. One should also take into account about 10,903 to 30,374 rafts with timber.

The main importers of goods floated on the Warta were: Szczecin (70%), Hamburg (19%), Berlin (9%) and Magdeburg (2%). One traditionally sold timber, grain and sugar and purchased lamp oil, colonial food commodities, fertilizers, phosphates and sulphur.

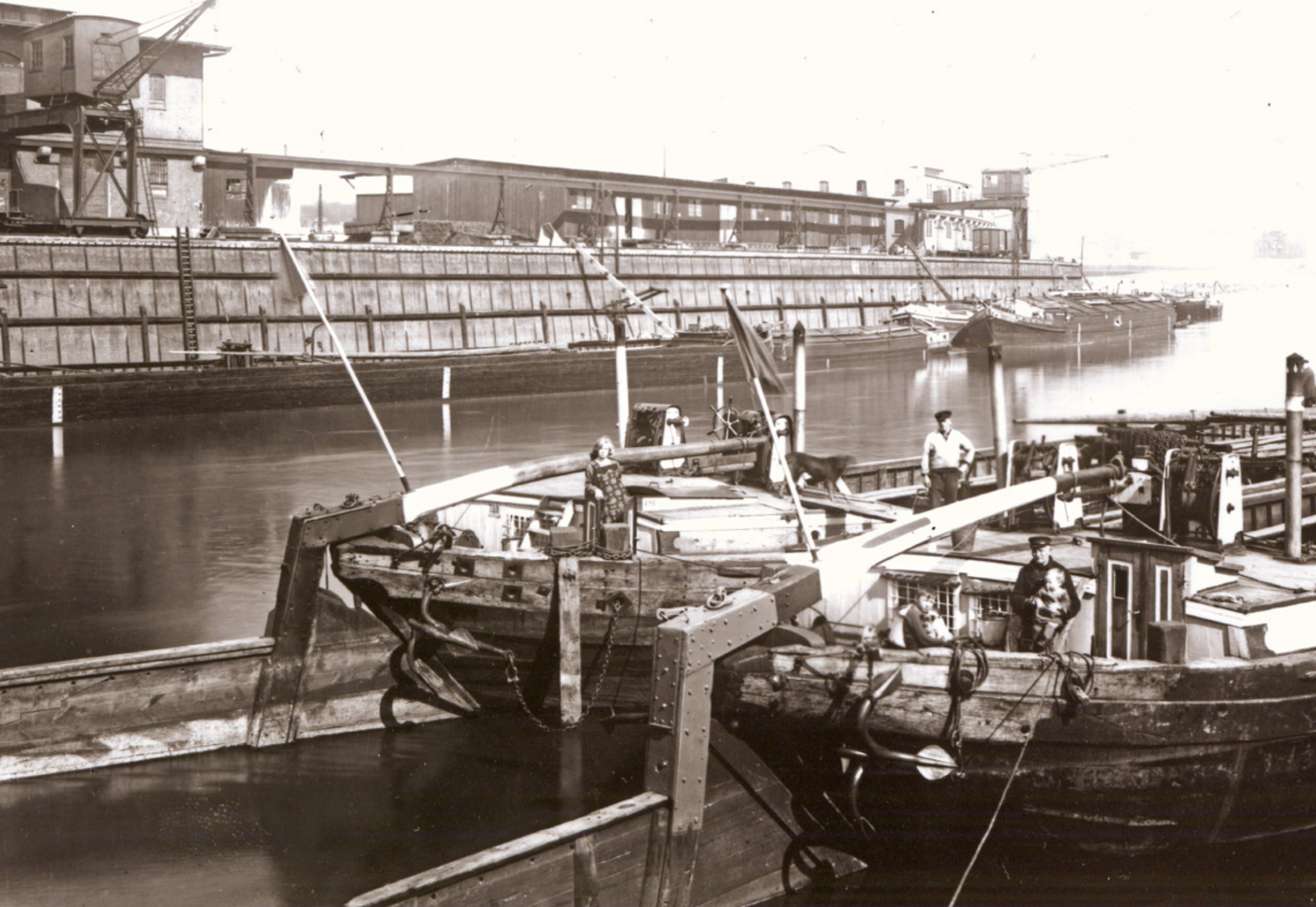
Port rzeczny w Poznaniu, pocztówka Heinricha Hoffmanna, ok. 1941 r.
The river port in Poznań, Heinrich Hoffmann's postcard, around 1941



Flisacy pierwotnie rekrutowali się głównie z chłopów pańszczyźnianych i wolnych. W XVI i XVII wieku w związku z wielką koniunkturą w Europie na polskie zboże i drewno, które w ogromnych ilościach spławiano rzekami, otrzymali nawet od króla Władysława IV Wazy przywileje cechowe. W Warszawie, Toruniu, Gdańsku byli szczególnie obecni, gdyż to głównie Wisłą spławiano towary do Gdańska. Z pewnością można było ich spotkać także w Poznaniu, zarówno w wiekach wielkiej prosperity polskiej gospodarki, jak i w czasach późniejszych, w wieku XIX i na początku XX, kiedy uregulowano Wartę, rozwinęła się żegluga parowa i ruch na rzece znacznie się ożywił. Oberże, wyszynki, piwiarnie i „destylacje” Chwaliszewa, Czartorii, Starego Miasta musiały być ich pełne. Poeta z Wielkopolski Sebastian Klonowic (ok. 1545–1602), któremu dane było brać udział we flisie, w poemacie o tym tytule pisał: „Bo kiedy już flis zasmakuje komu,/ Już się na wiosnę nie zastoi w domu./ Choćbyś mu stawiał najlepszą zwierzynę,/ Przecież on woli flisowską jarzynę”.

Raftsmen initially came from families of serfs and peasants. In the 16th and 17th centuries, owing to a great demand for Polish grain and timber in Europe, which was transported in vast volumes on rivers, Polish king Ladislas Vasa granted raftsmen guild privileges. Raftsmen were especially numerous in Warsaw, Toruń and Gdańsk, since it was mainly on the Vistula that goods were transported to Gdańsk. One could certainly meet them also in Poznań when the Polish economy flourished as well as later in the 19th and at the beginning of the 20th century. At that time, the river bed of the Warta was modified, the number of steamships was on the increase and the river traffic was considerably busier. Raftsmen were undoubtedly frequent and numerous guests of taverns, inns and destylacje on Chwaliszewo, Czartoria and in the Old Town. A poet from Wielkopolska, Sebastian Klonowic (c. 1545–1602) who could participate in rafting, wrote in a poem under the same title: "If someone develops a taste for rafting/It will not be long till he leaves after winter home/For the finest meal is of lesser appeal for someone with a taste for rafting."

Barki w porcie rzeczonym w Poznaniu, zdjęcie W. Czarneckiego, przed 1939 r.
Barges in the river port of Poznań, W. Czarnecki's photograph, before 1939



Parki przyprawiające do Poznania i stąd wypływające rzadko w pełni wykorzystywały zdolność załadowczą. Całkowicie obciążone mogły wypłynąć tylko, kiedy stan rzeki przy przybiegającej wodzie przekroczył 1,35 metra, a przy wodzie opadającej – 1,80 metra. Średnio nieco ponad połowa dni w roku pozwalała w efekcie na żeglugę w rejonie Poznania.

Po pierwszej wojnie światowej transport na Warcie znacznie się zmniejszył. Wynikało to między innymi z powstania granicy państwowej na rzece w pobliżu Międzychodu. Małał jednak systematycznie przez cały okres międzywojenny, by w 1938 roku osiągnąć 1/10 wielkości z 1926 roku. Po drugiej wojnie żegluga, choć jeszcze istniała, nie odbudowała swojego wcześniejszego znaczenia. Ostatecznie po 1989 roku barki, statki, łodzie znikły zupełnie z Warty i z panoramy miasta.

Barges sailing to Poznań and from the city seldom used the full net tonnage. Fully loaded ships could sail only if the river level exceeded 1,35 m when water swelled, and if the level amounted to 1,80 m when water subsided. On average, ships could sail across Poznań region for a little over half of the year.

After World War I transport on the Warta significantly decreased. One of the contributing factors was the establishment of the national border on the river near Międzychód. The volume showed a regular decrease in the interwar period to reach in 1938 one tenth of the amount from 1926. After World War II shipping, although still present, failed to regain its former significance. Eventually, after 1989, barges, ships and boats completely disappeared from the Warta and the panorama of the city.

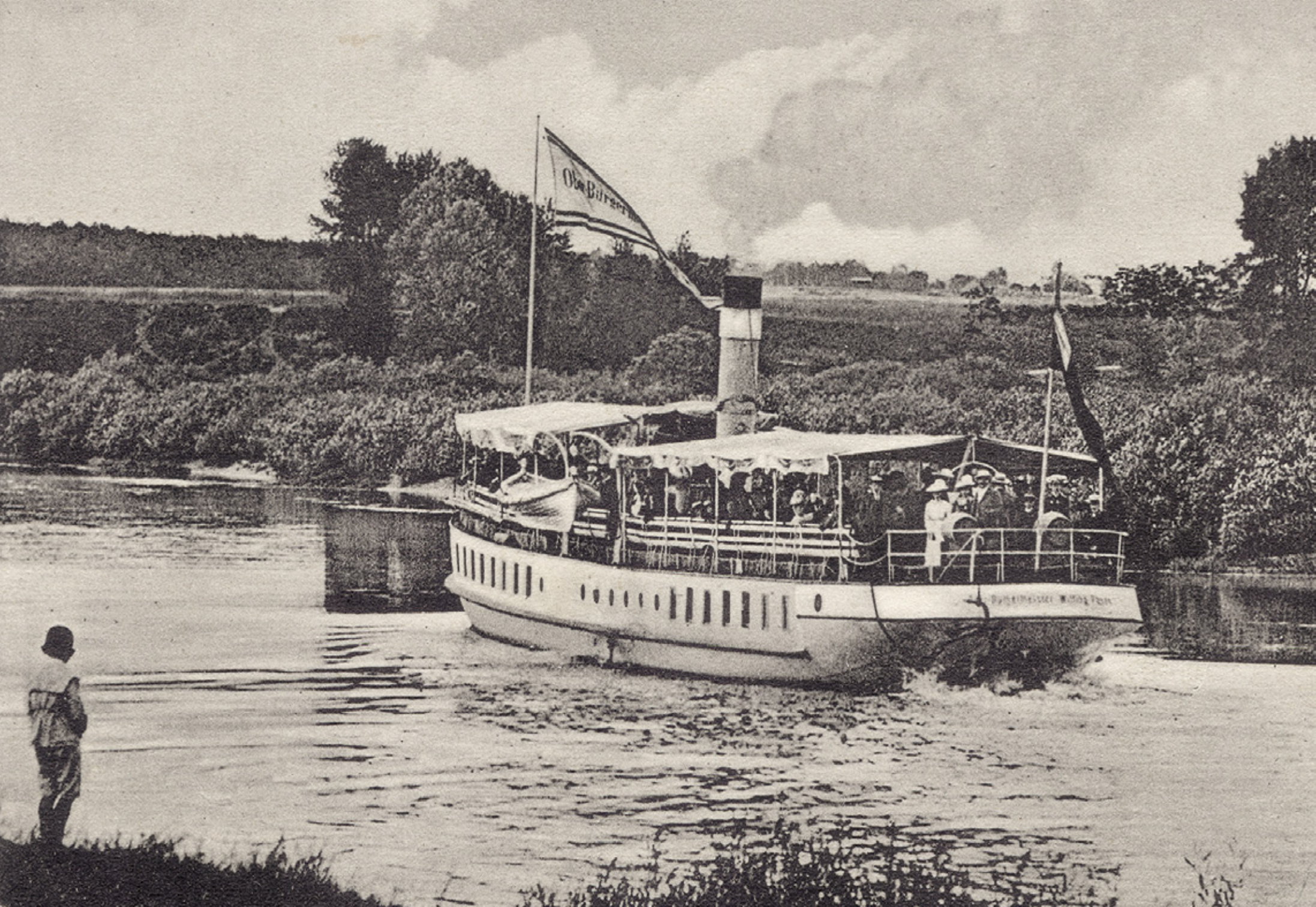
Barki na Warcie na wysokości alei Szelągowskiej, pocztówka Heinricha Hoffmanna, ok. 1941 r.
Barges on the Warta at the longitude of Szelągowska Avenue, Heinrich Hoffmann's postcard, around 1941



Obok żeglugi towarowej rozwijała się od połowy XIX wieku żegluga pasażerska, na co ogromny wpływ miało upowszechnienie się napędu parowego. Od 1866 roku do Dębiny, Szeląga i Owińsk kursował polski wycieczkowy parowiec *Warta*, należący do spółki „Potulicki et Sczaniecki”. W 1877 roku rejsy po rzece rozpoczął komfortowo urządzony parowiec *Breslau*. Posiadał doskonałą restaurację i kajuty I i II klasy. W 1892 roku Spółdzielnia Żeglugi Parowej wprowadziła do użytku kolejny statek, mogący pomieścić 300 wycieczkowiczów. Największym parowcem był jednak wybudowany w 1901 roku w Gorzowie Wielkopolskim (niemieckim Landsbergu) *Oberbürgermeister Witting*, zabierający 500 pasażerów. Ten, jak go nazywano, parowiec salonowy, poza trasą do Biedruska pływał do Puszczykowa, które w tym czasie zyskiwało niezwykłą popularność podmiejskiego letniska. Od 1906 roku z parostatkami rywalizować zaczęły szybsze łodzie motorowe, mogące zabrać na pokład 75 osób.

In addition to cargo ships, since the second half of the 19th century, a number of passenger ships was increasing as well. That exerted a major influence on the popularity of steam propulsion. From 1866 Warta cruise steamship owned by Potulicki et Sczaniecki company sailed to Dębina, Szeląg and Owińska. In 1877 a luxurious Breslau steamship began its pleasure cruises on the river. The ship offered an excellent restaurant and first as well as second class cabins. In 1892 the Steamships Cooperative introduced another ship which could accommodate 300 people. However, built in 1901 in Gorzów Wielkopolski (at that time Landsberg in Germany) Oberbürgermeister Witting steamship was the greatest steamship with a room for 500 passengers. It was called parowiec salonowy (a high life steamship), which beside the crossing to Biedrusko sailed to Puszczykowo, at that time an immensely popular suburban summer resort. From 1906 steamships had to compete with faster motor boats for 75 people.

Statek wycieczkowy *Oberbürgermeister Witting*, pocztówka Eduarda Reissmüllera, 1909 r.
Oberbürgermeister Witting cruise ship, Eduard Reissmüller's postcard, 1909



Patrząc dziś na leniwą rzekę, tylko od czasu do czasu nieznacznie wychylającą się poza betonowe koryto, trudno nam uwierzyć, że średnio co siedem lat występowała z brzegów. Każdej wiosny mieszkańcy niżej położonych dzielnic niespokojnie spoglądali na wodowskaz przy moście Chwaliszewskim w obawie przed najgorszym. Po wielkich powodziach z 1888 i 1889 roku podjęto pierwsze działania zabezpieczające. W pierwszej kolejności zniesiono związany z twierdzą zakaz wznoszenia trwałej i wysokiej zabudowy. W efekcie z końcem XIX wieku w miejsce drewnianych chat pojawiły się nowe kamienice. Równolegle w 1897 roku inspektor budownictwa Wulsch opracował projekt przeciwpowodziowej ochrony, który realizowano od 1901 roku: na Chwaliszewie podwyższono i uzupełniono murowane nabrzeża, nadsypano wały, wymurowano w części skarpy i podwyższono niektóre ulice. Ulicę Tamową (dzisiejszą Czartorię) ujęto z obu stron przeciwpowodziowym murem przegradzanym w razie powodzi tak zwaną bramą tamową. Zabezpieczenia zdały egzamin i ochroniły Chwaliszewo oraz inne dzielnice miasta podczas powodzi w 1924 roku.

Looking at the present, lazy river, only occasionally slightly overflowing its concrete bed, it is hard to believe that in the past the Warta burst its banks every seven years. Every spring the residents of lower districts looked at the stream gauge in anxiety, fearing the worst. After great floods of 1888 and 1889 first safety measures were taken. First, fortress-related ban on construction of durable and high buildings was lifted. Consequently, at the end of the 19th century new houses replaced wooden cottages. Simultaneously, in 1897 a building inspector, Wulsch devised a plan for flood control, which was implemented from 1901. Stone warves were raised and repaired, embankments riveted, escarpments were partly bricked up and some streets were raised in Chwaliszewo. Tamowa Street (the present Czartoria) was flanked by a floodbank and closed by so-called dam gate in case of flood. Measures proved effective and protected Chwaliszewo and other districts from the flood of 1924.

Ostrów Tumski i Chwaliszewo w czasie powodzi w 1924 roku
Ostrów Tumski and Chwaliszewo during the flood, 1924



Choć w 1888 roku rzeka osiągnęła tylko nieznacznie wyższy poziom niż potem w 1924 roku, to niezabezpieczone przed powodzią miasto przeżyło gehennę. „Na pomostach zbierają się tłumy płacząc i załamując ręce” – relacjonował „Kurier Poznański” z 31 marca. A 4 kwietnia pisał: „Niemał połowa miasta po obydwu brzegach Warty stoi na kilka metrów pod wodą. 7–8 tysięcy przeważnie najuboższej ludności polskiej utraciło mieszkanie, dobytek, zarobek. Wielu domom zagraża zawalenie”. Wodę pitną i żywność dostarczano poszkodowanym mieszkańcom łodziami, w tym popularną „zupę rumfordzką”, na którą składały się m.in. jarzyny, krew i inne tanie produkty gotowane na wywarze z kości.

Rozmiar klęski był tak duży, że 9 kwietnia Poznań odwiedziła cesarzowa Wiktorja, by wyrazić współczucie i wsparcie dla dotkniętej nieszczęściem ludności. W czasie tej powodzi niżej położone dzielnice, w tym Chwaliszewo, znajdowały się pod wodą przeszło miesiąc. Na Starym Rynku woda stała przez tydzień.

Even though in 1888 the river raised only slightly compared to 1924 level, the city without flood control facilities was going through hard times. "Crowds of people are gathering on the piers, crying and wringing their hands," reported Kurier Poznański of 31st March. On 4th April the daily wrote: "Nearly half of the city on both banks of the Warta is several meters underwater. 7–8,000 of mostly the poorest Poles lost their homes, livelihood and jobs. A number of houses are in danger of collapsing." Boats supplied flood victims with potable water and food, including the popular Rumford's soup consisting of vegetables, blood and other cheap ingredients boiling in bone stock.

The scale of the disaster was so vast that on 9th April the empress Victoria visited Poznań to express her sympathy and support for the suffering people. During that flood lower districts, including Chwaliszewo, were underwater for over a month. The Old Market Square was flooded for a week.

Chwaliszewo podczas powodzi w 1888 roku
Chwaliszewo during the flood, 1888



Walki o Poznań w lutym 1945 roku przyniosły wyspie zniszczenia większe niż jakiegokolwiek innej części miasta i znacznie dotkliwsze niż jakiegokolwiek żywioł. 90 procent domów obróciło się w ruinę. Na ulicy Siennej pozostał fragment jednego budynku. Ulice Bednarska, Owocowa, Nadbrzeżna przestały istnieć. Przy ulicy Chwaliszewo z dziewięćdziesięciu ocalało dziewięć poważnie uszkodzonych domów. Znikły budynki stanowiące ozdobę dzielnicy: wzniesiony dla kupca zbożowego i fabrykanta mydła Sigismunda Engla w 1838 roku pałacyk w „weneckim stylu” po północnej stronie mostu Chwaliszewskiego i po południowej wychylona nad Wartą okazała kamienica z wieżyczką, w której mieściła się znana apteka Życkiego, a potem Walkowskiego. Jan Kaczmarek, mieszkaniec Chwaliszewa, wspominał: „Budynek, w którym się urodziłem, to dawna fabryka cygar (...). Obok znajdował się spichrz. Do czasu rozbiórki tego dawnego magazynu, bawiliśmy się na jego terenie w <kryto> lub w Indian, wędrując po belkach zniszczonych stropów aż pod sam dach, skąd rozprzestrzeniał się widok na morze ruin prawie doszczętnie zniszczonego Chwaliszewa” (J. Kaczmarek, *Na Warcie nie zatrzymał się czas*, KMP 1995, 1).

*In February 1945 the battles in Poznań wrought greater havoc on the island than in any other district and the damage done was more severe than after any natural disaster. 90% of houses lay in ruins. On Sienna Street a chunk of one building was left. Bednarska, Owocowa and Nadbrzeżna Streets were razed to the ground. On Chwaliszewo Street out of 90 buildings 9 severely damaged houses remained. Built in 1838 for the grain merchant and soap-maker Sigismund Engel, the Venetian style little palace, pride of the district, situated on the north side of the Chwaliszewo Bridge was completely demolished. And leaning towards the Warta stately house with a turret, in which a pharmacy of Życki and later of Walkowski was located, shared the palace's fate. Jan Kaczmarek, the resident of Chwaliszewo recalled: "The building in which I was born was a former cigar factory (...). In the neighborhood, there was a granary. Until that former warehouse was demolished, we played there hide and seek or Indians, walking up the beams of ruined ceilings to the roof, from which one could look at the sea of ruins of an almost completely razed Chwaliszewo." (J. Kaczmarek. *Na Warcie nie zatrzymał się czas*. KMP 1995, 1).*

Chwaliszewo po wojnie, zdjęcie Z. Zielonackiego, 1945 r.
Chwaliszewo after the war, Z. Zielonacki's photograph, 1945



Jak z gruzów Starego Miasta odradzał się powojenny Poznań, tak z „morza ruin” podnosiło się powoli Chwaliszewo, a pomiędzy ocalałe mury wracało życie. Najwierniejsi wierzyli, że odzyska ono swój charakter i koloryt. Znakiem nadziei stał się krzyż ustawiony na powrót w 1945 roku u przyczółka mostu Chwaliszewskiego. Nie był to ten sam krucyfiks, który od 1880 roku patronował wyspie. Zniszczyli go Niemcy w czasie drugiej wojny światowej. Pojawił się jednak znowu w nawiązaniu do długiej tradycji ożywianej legendą, według której krzyż na Chwaliszewie stał od 966 roku, kiedy Polska przyjmowała chrześcijaństwo. Inna legenda mówi, że podczas największej powodzi, jaka dotknęła miasto w 1736 roku, przypłynął od Jasnej Góry Chrystus, ocalił Poznań i ku wieczystej pamięci tego wydarzenia stanął na moście. Legendę tę miał opowiadać wysiadujący pod krzyżem siwobrody starzec. Pewne jest, że krucyfiks zdobił most Chwaliszewski w XVIII wieku i niewykluczone, że zastąpił stojącą w pobliżu mostu figurę św. Jana Nepomucena lub św. Wawrzyńca.

As post-war Poznań was rising from the rubble of the Old Town, Chwaliszewo was slowly rising from the sea of ruins. The remaining walls were coming back to life. The most loyal to the district believed that it would regain its character and atmosphere. In 1945 a ray of hope appeared when the Crucifix returned to a bridge abutment of the Chwaliszewo Bridge. However, it was not the crucifix which from 1880 protected and supported the island. The Germans destroyed the latter in World War II. It reappeared in connection with a time-honored tradition revived by a legend about the crucifix, which stood in Chwaliszewo since 966, when Poland converted into Christianity. Another legend used to say that during the greatest flood which afflicted the city in 1736, Christ sailed from Jasna Góra, saved Poznań and remained on the bridge in eternal remembrance of the event. That legend was to be told by a grey-bearded old men sitting under the crucifix. Undoubtedly, in the 18th century the crucifix decorated the Chwaliszewo Bridge, and it might have replaced the statue of St. John of Nepomuk or the statue of St. Lawrence located by the bridge.

Krzyż Chwaliszewski, zdjęcie Z. Zielonackiego, 1945 r.
The Chwaliszewo Crucifix, Z. Zielonacki's photograph, 1945



Most Chwaliszewski

To już nie było to Chwaliszewo. Nowe dwupiętrowe domy ani nie przypominały skromnych drewnianych chat, jakie na wyspie stawiano przez setki lat, ani wielopiętrowych kamienic czynszowych, jakie z początkiem XX wieku przemieniły Chwaliszewo w dzielnicę wielkiego miasta. Z nielicznych budynków pozostała eklektyczna kamienica na rogu Czartorii, należąca niegdyś do destylatora Jakuba Schachmanna. Była pierwszym na Chwaliszewie budynkiem w nowym, wielkomiejskim stylu. Co najgorsze, wraz z domami znikli ludzie. Chwaliszewo liczyło prawie 7000 mieszkańców. Przed wojną działało tu 150 sklepów, warsztatów, restauracji. Wśród piekarzy największym uznaniem cieszył się Stanisław Wyrębecki, a mistrzami rzeźnickimi byli m.in. Andrzej Rataj, Leon Żurkiewicz i Teofil Teclaw – ojciec słynnych dziś Teclawów. Do największych sklepów należała Drogeria Tumaska sprzedająca prócz chemikaliów chińskie herbaty, czekoladę, wino oraz sól bydlęcą. Wojnę przetrwał zakład Jana Prałata, specjalizujący w szyciu strojów dla... prałatów, kanoników i proboszczów niedalekiej katedry.

This was not the old Chwaliszewo. New two-storey buildings did not resemble either modest, wooden houses built on the island for centuries or multi-storey tenement houses which with the beginning of the 20th century turned Chwaliszewo into a big city district. Among few old buildings, at the corner of Czartoria, survived an eclectic house once owned by the distiller, Jakub Schachmann. It was the first big-city building in Chwaliszewo. Worst of all, people disappeared together with houses. Chwaliszewo had a population of nearly 7000. In the pre-war period there were 150 shops, workshops and restaurants. Among bakers, Stanisław Wyrębecki was held in the highest esteem and some of the master bakers were: Andrzej Rataj, Leon Żurkiewicz and Teofil Teclaw, father of the presently renowned Teclaws. One of the greatest stores was Drogeria Tumaska (Tumaska Chemist's) offering not only cosmetics and chemical cleaners, but also Chinese teas, chocolate, wine and salt for calves. Another pre-war workshop was the tailor's owned by Jan Prałat (Prelate) specializing in garments for... prelates, canons and parish priests from the nearby cathedral.

Chwaliszewo, zdjęcie W. Basińskiego, 1968 r.
Chwaliszewo, W. Basiński's photograph, 1968



Idea przerzucenia Warty w I kanał ulgi, a więc koryto, którym płynie dziś, pojawiła się już na początku XX wieku. Było to związane zarówno z problemami powodziowymi miasta, jak i trudnościami z prowadzeniem żeglugi w zakolu Chwaliszewskim. Projekt zmian opracował w 1906 roku miejscowy radca budownictwa Schultz. W planie Schultza „stare koryto” Warty miało pozostać kanałem portowym odciętym od głównego koryta groblą. Śluza w grobli umożliwiałaby wymianę wody w tej „martwej” odnodze rzeki. Zatwierdzony przez miasto projekt zaczęto realizować przed pierwszą wojną światową i kontynuowano w okresie międzywojennym. Wyburzono część wschodniego Chwaliszewa, pogłębiono i poszerzono I i II kanał ulgi (cybiński). Do wojny prac jednak nie ukończono i to dopiero okres powojenny przyniósł rewolucyjne zmiany. W 1964 roku Hydroprojekt opracował całościową koncepcję regulacji Warty, którą zrealizowano w latach 1966–1969. Warta jak niegdyś, w czasach grodowych, popłynęła korytem pomiędzy Chwaliszewem a Ostrowem Tumskim.

The idea of diverting the Warta to the I mitigation canal (through which it flows today) emerged as early as the beginning of the 20th century. This decision was related to the issue of the city's floods and problems with navigation in the Chwaliszewo Meander. In 1906 Schultz, a local building adviser, prepared the plan of modifications. The plan of Schultz envisaged that the old Warta bed should remain a port canal cut off from the mainstream by a dike. The lock on the dike would enable the replacement of water in the dead river arm. The plan approved by the city was implemented before World War I and in the interwar period. A section of east Chwaliszewo was demolished and the I and II (Cybina) mitigation canals were deepened and widened. Nevertheless, the works were not finished and it was only in the post-war period that radical changes began. In 1964 Hydroprojekt company prepared a comprehensive plan of the Warta management, implemented between 1966 and 1969. The Warta again, as in the time of the fortified settlement, flew between Chwaliszewo and Ostrów Tumski.

Nowe koryto Warty, zdjęcie W. Basińskiego, 1968 r.
New river bed of the Warta, W. Basiński's photograph, 1968



Pamiętam, jak na Warcie, pod mostem Chwaliszewskim flisacy ciężko pracowali, by ominąć środkowy filar. Jak przepływały pod nim parostatki, chyląc kominy, by ich o most nie uszkodzić (...). Tuż przy Krzyżu Chwaliszewskim widoczne są wystające z ziemi fragmenty potężnych kiedyś murów. To tutaj wiodły strome schody w dół nad rzekę, gdzie przed wojną była przystań rybacka. Schodziliśmy tymi schodami, niosąc na ramieniu wędkę, siadaliśmy na kamieniach przy filarze mostu, by łowić ryby (...).

No i stało się to, co najgorsze stać się mogło, jak mówią starzy chwaliszewiaczy. Zasyпали Wartę, puścili ją nowym korytem. Chwaliszewo przestało być wyspą. W błyskawicznym tempie zatarła się jego odrębność (...). Na Warcie nie zatrzymał się czas. Czas przesunął rzekę o kilkaset metrów na wschód i zlikwidował to, co trwało wieki, co było ściśle związane z miastem, jego historią, nazwami jego ulic, jego tradycją” (J. Kaczmarek, *Na Warcie nie zatrzymał się czas*, KMP 1995, 1).

”I remember that on the Warta, under the Chwaliszewo Bridge, raftsmen strove to steer clear of the central bridge pier. And when steamships passed under the bridge bending their chimneys so as not to damage them (...). Right next to the Chwaliszewo Crucifix one can discern the debris of once massive walls, rising above the ground. It was here that the steep stairs were leading to the riverside, where a fishing harbor was located before the war. We descended the stairs, carrying fishing rods on the arms, then we sat on the stones by the bridge pier to catch some fish (...).

*And then happened the worst what could have occurred, as the old Chwaliszewo residents say. They filled up the Warta and diverted it to a new river bed. Chwaliszewo was no longer an island. With an alarming rapidity its identity was fading away (...). Time has not stopped on the Warta. Time has moved the river several hundred meters eastwards, destroying all that was long-standing and intricately linked with the city, its history, the names of streets and its tradition.” (J. Kaczmarek. *Na Warcie nie zatrzymał się czas*. KMP 1995, 1).*

Zasypywanie Starego Koryta Warty, zdjęcie W. Basińskiego, 1969 r.
Filling up the so-called Old Warta River Bed, W. Basiński's photograph, 1969

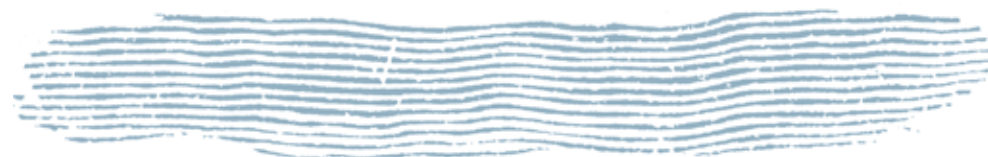


Dla urbanistów, architektów i mieszkańców oczywiste było już przed wojną, że zmiany w systemie komunikacyjnym i hydrologicznym Poznania muszą nastąpić. Ale nie zmiany, które zdegradują historyczne dzielnice i skażą je na wegetację. Niestety odrzucono wizjonerskie koncepcje wybitnego poznańskiego architekta i urbanisty Władysława Czarneckiego, które przewidywały domknięcie wewnętrznej obwodnicy miasta przez poprowadzenie nowej trasy w przedłużeniu al. Niepodległości ul. Północną i wzdłuż torów kolejowych do nowej ul. Warszawskiej. Ocalałoby Stare Koryto Warty, ocalałyby Śródka, Ostrów Tumski, Chwaliszewo. Po trwającej dwadzieścia lat dyskusji w 1964 roku zaakceptowano trasę, która przecinała brutalnie Śródkę, arcybiskupie ogrody na Ostrowie Tumskim, wschodnią część Chwaliszewa, a wąskie Małe Garbary i Solną zmieniała w szerokie arterie. Zasypanie zakola Chwaliszewskiego stało się tylko częścią – choć najbardziej bolesną – tego wielkiego urbanistycznego „cięcia”, którego promotorzy odeszli niezapamiętani.

Even before the war urbanists, architects and the Poznanians fully realized, that changes in the transport and hydrological system were inevitable. But not the changes which would degrade historical districts and doom them to vegetation. Disappointingly, visionary ideas of the eminent Poznań architect and urbanist, Władysław Czarnecki were rejected. Czarnecki's plan proposed to close the city's inner by-pass by building a new street in the extension of Aleja Niepodległości via Północna Street and along the railway lines to new Warszawska Street. That would save the Old Warta River Bed, Śródka, Ostrów Tumski and Chwaliszewo. In 1964, after a 20-year debate, a route was finally accepted. It violently cut across Śródka, archbishop gardens on Ostrow Tumski, the eastern part of Chwaliszewo and turned narrow Małe Garbary and Solna Streets into wide traffic arteries. Filling up the Chwaliszewo Meander became only a part, though the most painful one, of the great urbanistic cut, whose proponents were soon forgotten.

Trasa Chwaliszewska, zdjęcie J. Miecznikowskiego, 1993 r.
The Chwaliszewo route, J. Miecznikowski's photograph, 1993





W A R T A W P O Z N A N I U

Wizja przyszłości

W

We wrześniu 2005 roku rozstrzygnięty został konkurs Miasta Poznania na „Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa”. Choć obszar objęty konkursem dotyczył niewielkiego fragmentu miasta, to słusznie już w założeniach dostrzeżono jego organiczne powiązanie z całą historyczną strukturą Poznania. Zwyciężył zespół Pracowni Architektonicznej ESPLAN z architektami Erykiem Sieińskim i Stefanem Wojciechowskim na czele. Zaproponowali oni logiczne domknięcie od północy i wschodu Ringu Stübbena przez poprowadzenie trasy od al. Niepodległości ulicą Północną, mostem nad odtworzonym Starym Korytem Warty, wzdłuż wschodniego krańca Chwaliszewa, kolejnym mostem nad historycznym ramieniem rzeki aż do ul. Kazimierza Wielkiego i Królowej Jadwigi. Znikłaby przecinająca centrum Poznania tzw. trasa Chwaliszewska, a ruch samochodowy – podobnie jak w planie Władysława Czarneckiego – zostałby przerzucony na ulicę biegnącą wzdłuż linii kolejowej, przez Wartę i Cybinę aż do Nowych Zawad.

In September 2005 the City of Poznań closed the competition for Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa (The Concept of Urban Development of Chwaliszewo). Even though the area concerned was only a small section of the city, the competition rightly accounted for the crucial relation of Chwaliszewo with the history of Poznań. ESPLAN Architecture Studio with the leading architects: Eryk Sieiński and Stefan Wojciechowski won the competition. The architects advocated a logical closing of the Stübben Ring from the north and the east. That could be achieved by creating a route from Aleja Niepodległości via Północna Street over the restored Old Warta River Bed, along the east end of Chwaliszewo, via another bridge over the historic historical river's arm to Kazimierz Wielki and Królowa Jadwiga Streets. The so-called Chwaliszewska route cutting across the center of Poznań would disappear and the car traffic – similarly to Władysław Czarnecki's plan – would be redirected to the street along railway lines, over the Warta and the Cybina to Nowe Zawady.

Plan rozwiązań komunikacyjnych w ramach projektu „Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa”, ESPLAN, 2005 r.
The plan of transport system arrangements within Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa project (The Concept of Urban Development of Chwaliszewo), ESPLAN, 2005



LINIA KOLEJOWA

DRUGA RAMA

RING STUBENA

KZ 2/2

TRAMWAJ NADZIEMNY

DOKNIECIE RINGU STUBENA

KZ 2/2

CHWAŁISZEWO

WARTA

OSTRÓW
TUMSKI

ŚRÓDKA

JEZIORO MALTA

POZNAN

STARE MIASTO

TRAKT KROLEWSKO-CESARSKI

DRUGA RAMA

RING STUBENA

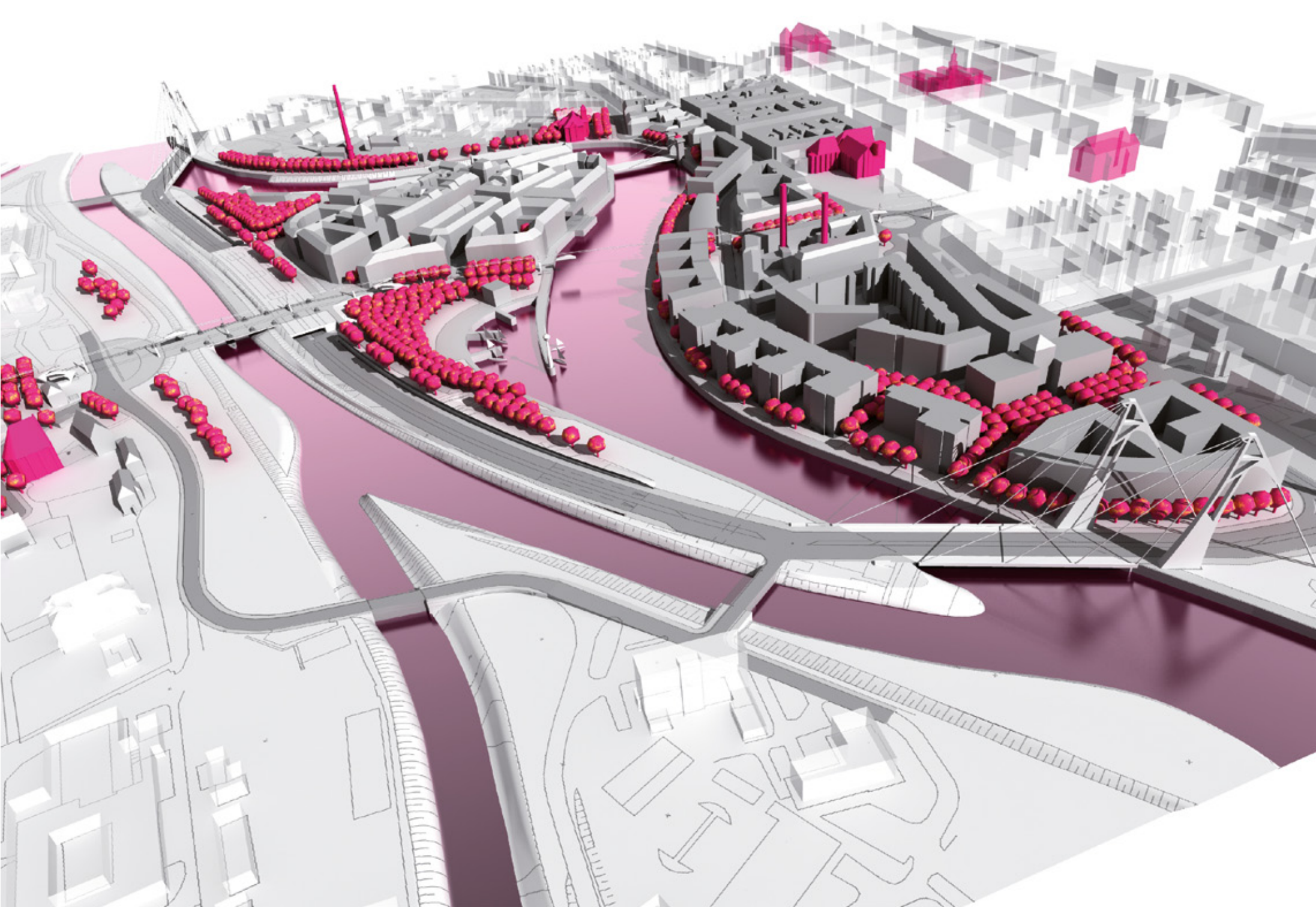
KZ 2/2

DATA JE

Poznań zyskałby charakterystyczną dla wielu europejskich miast śródmiejską obwodnicę i jednocześnie szansę na rewitalizację historycznych dzielnic. A co najważniejsze – w koncepcji ESPLAN-u miasto odzyskałoby rzekę! Woda wróciłaby do Starego Koryta, choć główny jej nurt pozostawałby pomiędzy Chwaliszewem a Ostrowem Tumskim. Rozdzielenie Warty na dwa koryta byłoby możliwe dzięki podwyższeniu poziomu wody w rzece. O takiej możliwości wspominał już w połowie lat dziewięćdziesiątych prof. Alfred Kaniecki, odwołując się do powstałych w latach sześćdziesiątych opracowań Hydroprojektu. Dzięki spiętrzeniu rzeki na wysokości Naramowic poziom lustra podniósłby się w stosunku do obecnego średniego stanu o dwa metry. W ten sposób rzeka rozlewałaby się szeroko pomiędzy wałami, tworząc malowniczy element panoramy miasta. Propozycja ESPLANU-u ograniczała się do podniesienia poziomu wody w rzece o około 1,30 metra, co w każdym razie umożliwiałoby jej odtworzenie w miejscu, którym płynęła przez 720 lat, pomiędzy Starym Miastem a Chwaliszewem.

Poznań would receive a by-pass in the center – a typical feature of a number of European cities – and concurrently the opportunity for revitalization of historical districts. Essentially, in the ESPLAN's project, the city would recover the river! The waters would return to the Old River Bed, but the mainstream would remain between Chwaliszewo and Ostrów Tumski. The Warta could be divided into two river beds when the water level would rise. In the first half of the 1990s, that idea was put forward by professor Alfred Kaniecki who referred to the plan of Hydroprojekt company from the 1960s. If the river is dammed up in the longitude of Naramowice, the water level will rise by 2 m in comparison to the present level. Consequently, the Warta would stream wide between the floodbanks creating a picturesque element of the city's panorama. The ESPLAN's proposal addressed only the issue of raising the water level by about 1,30 m. Such modification would enable the restoration of the Warta in the bed it flowed through for 720 years, between the Old Town and Chwaliszewo.

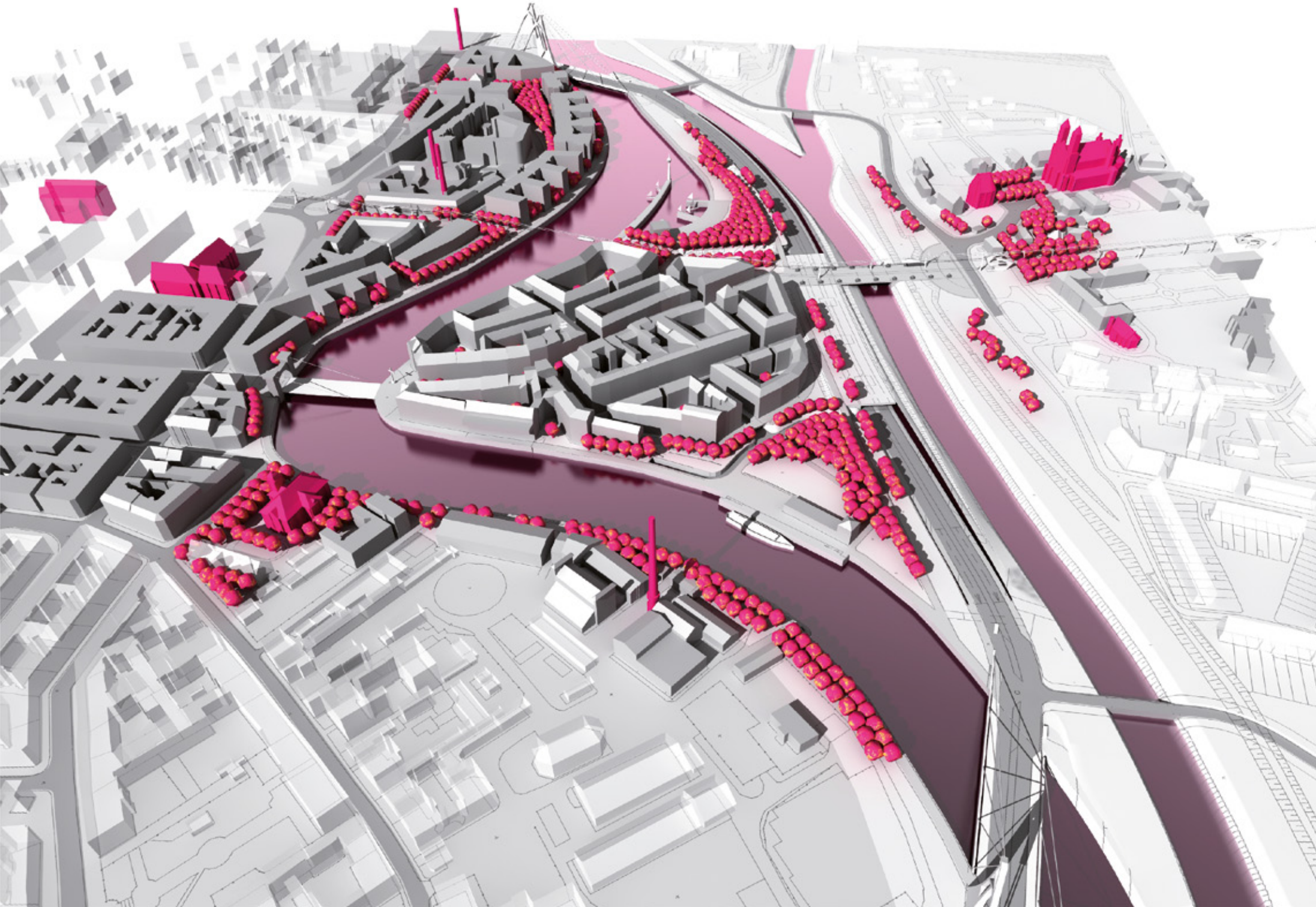
Wizualizacja projektu „Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa”, ESPLAN, 2005 r.
Visualization of Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa project, ESPLAN, 2005



Chwaliszewo odzyskałoby część utraconej przeszłości. Powróciłby most Chwaliszewski w ciągu tak zwanego Traktu Królewsko-Cesarskiego, istniejący przed wiekami ratusz chwaliszewski, a nad rzeką pojawiłyby się przystanie i nowy port. Domy nadbudowane do 4-5 kondygnacji odzyskałyby dawne proporcje, a nowe budynki wprowadziłyby tchnienie nowej architektury. Wyrazistym współczesnym akcentem stałyby się dwa lekkie mosty wschodniego odcinka śródmiejskiego ringu, przerzucone nad rzeką na krańcach Chwaliszewa. W ich perspektywie ukazywałaby się katedra spinająca osie widokowe. Pojawiłyby się sklepy, restauracje i turyści. Powróciłoby życie. Czy powróciłoby również ludzie, jakich znamy z kart wspomnień? Trudno dziś prorokować. Ważne, by przybliżyć rzekę miastu, bo wraz z nią ma szansę powrócić choć część magicznej atmosfery dawnego Chwaliszewa.

Chwaliszewo would regain a small part of the lost past. The Chwaliszewo Bridge would return on the so-called Royal-Imperial Route, Chwaliszewo Town Hall would regain its significance and a new port and fishing harbors would be built on the river. Houses would recover their former proportions by adding floors up to 4 or 5 storeys and new buildings would provide a breath of new architecture. A distinctive modern note would also be present in two light bridges of the eastern part of the center's ring spanning Chwaliszewo over the Warta. In their perspective one could admire the cathedral connecting two viewing pivots. Shops, restaurants and tourists would appear. The district would come back to life. Would the people from our memories return? Presently, it is hard to be a prophet. It is vital to appreciate the role of the river in the city, since with the return of the Warta, a small part of the magical atmosphere of the old Chwaliszewo could return.

Wizualizacja projektu „Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa”, ESPLAN, 2005 r.
Visualization of Studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa project, ESPLAN, 2005





WARTA W POZNANIU

Koncepcja, wybór ilustracji i teksty
Piotr Libicki

Projekt, opracowanie graficzne i skład
Piotr Łysakowski

Redakcja merytoryczna
Waldemar Karolczak

Redakcja
Dorota Strzałko

Tłumaczenie
Katarzyna Kurzawska

Copyright © 2010 by Piotr Libicki

Copyright © for the Polish edition by
SWS Strykowski Wachowiak
Kancelaria Prawna sp. k. Poznań 2010
All rights reserved

Wydawca
SWS Strykowski Wachowiak
Kancelaria Prawna sp. k.
ul. Libelta 26/2, 61-707 Poznań
www.sws.com.pl

Druk
Zakład Poligraficzny Moś i Łuczak sp. j.
ul. Piwna 1, 61-065 Poznań

Ryciny, zdjęcia, wizualizacje pochodzą z archiwum:

Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu
strony: 23, 27, 31, 33, 35, 37, 39, 43, 47, 49, 51, 53, 55, 59, 61

Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu
strony: 29, 41, 45, 57, 65, 67, 69, 71, 73 75, 77

Muzeum Narodowego w Poznaniu
strony: 2, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 21, 63

Pracowni Architektonicznej ESPLAN
strony: 81, 83, 85

Piotra Łysakowskiego
strony: 19, 86



Za pomoc przy powstaniu albumu, życzliwość oraz dobrą radę dziękujemy Pani konserwator Marii Strzałko oraz Pani Iwonie Błaszczuk z Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu, Panu Waldemarowi Karolczakowi z Muzeum Historii Miasta Poznania, Panu dyrektorowi dr. Arturowi Jazdonowi oraz Panu Jakubowi Skuteckiemu z Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu, Panu dyrektorowi dr. Adamowi Soćko oraz Panu Jackowi Orłowskiemu z Muzeum Narodowego w Poznaniu. Szczególne słowa wdzięczności kierujemy do Panów Eryka Sieńskiego i Stefana Wojciechowskiego z Pracowni Architektonicznej ESPLAN.

Bibliografia:

Dzieje Poznania, pod red. J. Topolskiego i L. Trzeciakowskiego, t. 2*, Poznań 1994

Gloger Z., *Encyklopedia staropolska ilustrowana*, Warszawa 1978

Janicki S., *Zarys historii krzyża przy poznańskim Moście Chwaliszewskim*, w: „Kronika Miasta Poznania”, antologia, 1990, 3/4

Kaczmarek J., *Na Warcie nie zatrzymał się czas*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 1995, 1

Kaniecki A., *Dzieje miasta wodą pisane*, Poznań 2004

Kaniecki A., *Wodne problemy Chwaliszewa*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 1995, 1

Karolczak W., *Chwaliszewo na przełomie XIX i XX w.*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 1995, 1

Karolczak W., *Łazienki i kąpieliska rzeczne w dawnym Poznaniu (do 1914 roku)*, w: „Kronika Wielkopolski”, 1997, 1 (80)

Karolczak W., *Od Warty do Joanny. Z dziejów pasażerskiej żeglugi wycieczkowej na Warcie w okolicach Poznania*, w: „Kronika Wielkopolski”, 1996, 4 (79)

Karolczak W., *Warta w Poznaniu od X wieku do współczesności*, katalog wystawy w Muzeum Historii Miasta Poznania, Poznań 2001

Kausch J. J., *Wizerunek narodu polskiego*, w: *Polska stanisławowska w oczach cudzoziemców*, t. 2, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963

Klonowic S., *Flis, to jest Spuszczanie statków Wisłą i inszymi rzekami do niej przypadającymi*, Chełmno 1862

Konkurs na studium programowo-przestrzenne rejonu Chwaliszewa w Poznaniu, opracowanie pokonkursowe, 2005

Kronika wielkopolska, przeł. K. Abgarowicz, Warszawa 1965

Lewandowska A., *Widok Rynku i Ratusza w czasie powodzi*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 2004, 2

Lutyński K., *Kapitulne Chwaliszewo*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 1995, 1

Mrugalska-Banaszak M., *Wilda dzielnica Poznania*, Poznań 1999

Ostrowska-Kęłbowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1790–1880*, Warszawa-Poznań 1982

Poznań od A do Z, pod red. W. Łęckiego i P. Maluśkiewicza, Poznań 1998

Ryżyński A., *750 lat poznańskich mostów*, Poznań 2003

Skutecki J., Jańczak M., Piskorski T., *Ulicami Poznania*, Poznań 2003

Warkoczewska M., *Portret miasta. Poznań w malarstwie i grafice*, Poznań 2000

Woźniak M., *„Ślepy Antek”*, w: „Kronika Miasta Poznania”, 1995, 1

