



trakt
królewsko
cesarski

ŚRÓD
KA

CHWA
LIŚCZE
WO

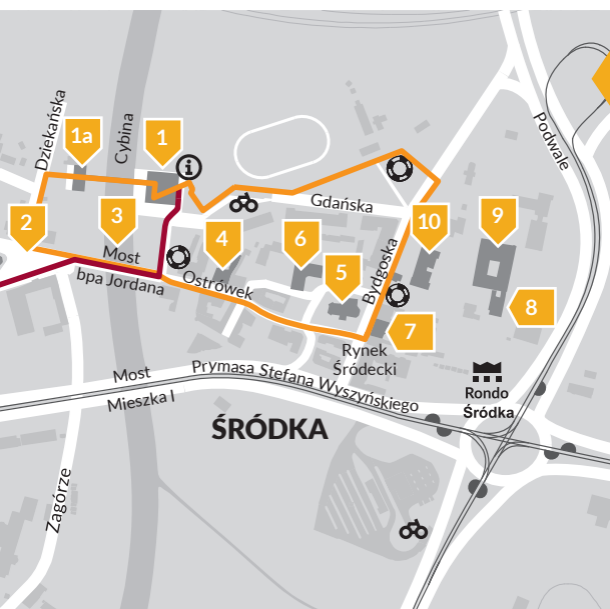
POZnań*

ŚRÓDKA

Życie historycznych mieszkańców Śródki to nieustanne zmaganie się z wyzwaniem: walką o lepszy byt i własne prawa. Szczególnie widoczne jest to na przełomie XIX i XX wieku. Co ciekawe, panujące wówczas trudne warunki życia nie wpędziły mieszkańców w marazm, lecz stały się dla nich powodem dążenia do zmian i silną motywacją do działania. Właśnie wtedy zrodziła się ich obywatelska świadomość: wzięli sprawy w swoje ręce, nie czekając na pomoc z zewnątrz. Obserwując ich dokonania, można stwierdzić z uznaniem, że osiągnęli swój cel poprzez współpracę, wykazując się niezwykłą chęcią działania i silną wolą.

1 BRAMA POZNANIA 1a ŚLUZA KATEDRALNA

Budynek jest jednym z elementów twierdzy, którą władze pruskie wzniosły w Poznaniu w XIX wieku. Tryb życia w mieście został podporządkowany jej funkcjom obronnym. Ograniczały one możliwość remontu i budowy obiektów w twier-





2

Pierścień fortyfikacji otoczył Śródkę, ograniczając rozwój dzielnicy i pogarszając warunki bytowe jej mieszkańców.

dzy i jej sąsiedztwie. Tymczasem domy na Śródce, będące w złym stanie technicznym, wymagały pilnych napraw. Ich właściciele kilkakrotnie wystosowali do władz petycje, wskazując uciążliwości i problemy wynikające z panujących przepisów. Żądali rozbiórki bezużytecznych fortyfikacji, które ograniczały możliwości rozwoju Śródki. W efekcie zostały one zlikwidowane po 1910 r.

Po rozbiórce Śluzy Katedralnej pozostał jej zachodni przyczółek. Dziś jest on częścią Bramy Poznania.



3







2 TORY TRAMWAJOWE

3 MOST BISKUPA JORDANA

W 1888 roku uruchomiono w Poznaniu pierwszą linię tramwajową. Tramwaj dojeżdżał jednak tylko do katedry i tu symbolicznie kończył się Poznań. Śródka, choć została włączona w jego granice w 1800 r., traktowana była

ŚRÓDKA

1. Brama Poznania
- 1a. Śluza Katedralna
2. Tory tramwajowe
3. Most biskupa Jordana
4. Kamienica czynszowa (na ul. Ostrówek)
5. Kościół św. Małgorzaty
6. Dawny dom kongregacji filipinów
7. Dom „Pod Opatrznością”
8. Dawny Królewski Zakład dla Głuchoniemych
9. Kościół św. Kazimierza i dawny klasztor reformatów
10. Dawna szkoła elementarna

-  oś Traktu Królewsko-Cesarskiego
-  szlak uzupełniający: Śródka
-  linia tramwajowa na Trakcie Królewsko-Cesarskim
-  koło ratunkowe
-  informacja turystyczna
-  stacja Poznańskiego Roweru Miejskiego



4

W latach 60. XX wieku, po zbudowaniu w sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu most został zlikwidowany. Obecna przeprawa otwarta została w 2007 r.

wciąż przez władze miasta marginalnie. Jej mieszkańcy domagali się przyspieszenia inwestycji podnoszących poziom życia w dzielnicy. Długą batalię stoczyli o budowę nowego, żelaznego mostu, który zastąpił zniszczoną, drewnianą przeprawę. Inwestycja zakończona w 1905 r. umożliwiła uruchomienie tramwaju na Śródkę. Kilka lat później mieszkańcy wywalczyli także kanalizację i oświetlenie gazowe.

Tramwaj połączył Śródkę ze Starym Rynkiem i dworcem kolejowym.



5

4 KAMIENICA CZYNSZOWA (NA UL. OSTRÓWEK)

Śródka w końcu XIX wieku przedstawiała bardzo przykry widok. Domy chyliły się ku upadkowi zniszczone powtarzającymi się powodziami oraz ograniczoną możliwością ich naprawy związaną z przepisami fortecznymi. Mieszka-



6

Ul. Ostrówek często była zalewana podczas powodzi. W latach 1830–1909 woda wdarła się tu czternaście razy.

nia były przeludnione, a warunki życia fatalne. Likwidacja twierdzy i budowa wałów przeciwpowodziowych, w którą włączyli się mieszkańcy Śródki, zmieniła sytuację. Od początku XX wieku na miejscu parterowych domków zaczęły tu wyrastać wielkomiejskie kamienice czynszowe. Ich przykładem jest budynek wzniesiony w 1904 r. przy ul. Ostrówek 10/11. Na parterze pojawiły się usługi, a na piętrach mieszkania z salonem od strony ulicy i sypialnią od podwórza. Kuchnia i zaplecze mieściły się w oficynie.

Mieszkanie w kamienicy czynszowej stało się dla mieszkańców Śródki symbolem awansu społecznego.



7

5 KOŚCIÓŁ ŚW. MAŁGORZATY

Kościół parafialny był zwyczajowo wizytówką miasta i symbolem ambicji jego mieszkańców. Dlatego śródczanie na przełomie XIX i XX wieku dwukrotnie przeprowadzali remont

Podczas remontów odnowiono także mur otaczający niegdyś przykościelny cmentarz. To jedyny taki zabytek zachowany w Poznaniu.



8

znajdującego się w złym stanie technicznym najstarszego zabytku dzielnicy. Aby tego dokonać, zorganizowali składki społeczne, dzięki którym odnowili wnętrza i ściany kościoła, na szczycie postawiono krzyż; był nawet pomysł odbudowy wieży. XV-wieczna bryła kościoła dominuje nad Rynkiem Śródeckim, będącym centrum założonego tu w XIII wieku miasta. Plac był miejscem, gdzie przez wieki koncentrował się handel. Pod koniec ubiegłego stulecia mieszkańcy Śródki wykazali się dużą przedsiębiorczością, otwierając na rynku liczne punkty usługowe.



9

Rynek istniał ponad 700 lat. W latach 60. XX wieku przeprowadzono jego środkiem trasę szybkiego ruchu.

6 DAWNY DOM KONGREGACJI FILIPINÓW 7 DOM „POD OPATRZNOŚCIĄ”

Przełom wieków XIX i XX to na Śródce czas filantropii. Właśnie wówczas powstało tu wiele organizacji społecznych sprawujących opiekę nad biednymi, starszymi, chorymi i sierotami. W budynku pofilipińskim urządzono w 1848 r. dom dla dzieci osieroconych w wyniku szalejącej wówczas w Poznaniu epidemii cholery. Z myślą o seniorach urządzono przytułki: osobny dla kobiet i mężczyzn. Jeden z nich – dom „Pod Opatrznością” – mieścił się na ul. Bydgoskiej 6/7. Tu działała kuchnia dla ubogich, która co-

Dom kongregacji filipińców powstał ok. 1780 r. W 1900 r. dobudowano prawe skrzydło, w którym umieszczono sierociniec.



10

dziennie wydawała im posiłki. W trosce o najmłodszych powstały punkty dożywiania oraz pierwszy w Poznaniu zakład dobroczynny, który uczył wyrabiania zręczności poprzez rzemieślnicze prace ręczne.

Filipini przybyli na Śródkę w 1665 r. Dla kościoła św. Małgorzaty ufundowali ołtarz św. Filipa Neri.



8 DAWNY KRÓLEWSKI ZAKŁAD DLA GŁUCHONIEMYCH

9 KOŚCIÓŁ ŚW. KAZIMIERZA I DAWNY KLASZTOR REFORMATÓW

10 DAWNA SZKOŁA ELEMENTARNA

Królewski Zakład dla Głuchoniemych otwarto już w 1832 r. Szkoła dała dzieciom niesłyszącym szansę edukacji. Działa ona do dziś i jest jedną z najstarszych tego typu placówek w Europie. Kolejna inwestycja w oświatę wyniknęła z inicjatywy mieszkańców Śródki. Żądali oni budowy nowej szkoły elementarnej dla swoich dzieci. Obiekt po-



nowej szkoły elementarnej dla swoich dzieci. Obiekt po-

Szkołę dla niesłyszących uruchomiono w dawnym klasztorze Reformatów. Zakonnicy wzniesli go wraz z kościołem w XVII wieku.

wstał w 1886 r. Dzięki temu uczniowie nie musieli już wędrować po naukę na drugi brzeg Warty, lecz mogli korzystać z położonej w sąsiedztwie, jednej z najnowocześniejszych placówek edukacyjnych w Poznaniu.

CHWALISZEWO

11. Dawny most chwaliszewski
12. Dawne koryto Warty i fragmenty muru przeciwpowodziowego
13. Dawny port rzeczny (przeładownia)
14. Dawna gazownia, wodociągi i elektrownia na Grobli

- oś Traktu Królewsko-Cesarskiego
- szlak uzupełniający: Chwaliszewo
- linia tramwajowa na Trakcie Królewsko-Cesarskim
- koło ratunkowe
- stacja Poznańskiego Roweru Miejskiego

CHWALISZEWO

Przeptywajaca przez Poznań Warta dawala jego mieszkanciom wiele mozliwosci.

Wykorzystywali oni potencjal rzeki i probowali okieznac jej dzika nature. Pod koniec XIX wieku Poznań mocno zwiadzal sie gospodarczo z brzegiem Warty. Przeprowadzono wiele inwestycji bazujacych na potencjale rzeki. Kazda z nich byla kolejnym krokiem do budowy nowoczesnego miasta. Mieszkancy dzialali wiecej strategicznie: aby osiagnac cel, wykorzystali narzedzia, ktore pozwolily im go szybciej zrealizowac.

11 DAWNY MOST CHWALISZEWSKI

W 1800 r. dawne samodzielne osady: Chwaliszewo, Ostrów Tumski i Śródka zostały włączone w granice



Taka panorama Chwaliszewa już nie istnieje. Kamienice zostały zniszczone podczas II wojny światowej, a most rozebrano po regulacji koryta Warty.

administracyjne Poznania. Miasto rozwijało się dynamicznie i konieczna była budowa nowej przeprawy, która połączyłaby prawy i lewy brzeg Warty. W 1878 r.



Dziś na miejscu mostu biegnie ulica Wielka. W sąsiedztwie krzyża zachował się fragment jego prawobrzeżnego przyczółka.



14

oddano do użytku pierwszy żelazny most, który zastąpił dotychczasowy, drewniany. Dzięki temu usprawniono komunikację na ważnym szlaku komunikacyjnym, prowadzącym z Berlina do Warszawy.

12 DAWNE KORYTO WARTY I FRAGMENTY MURU PRZECIWPOWODZIOWEGO

Wielkopolski przemysł i rolnictwo potrzebowały okna na świat. Do transportu wyprodukowanych tu towarów postanowiono wykorzystać Wartę. W 1873 r. przystąpiono do jej regulacji, aby uruchomić transport rzeczny. Związane to było z rozbudową



15

Ze względu na zagrożenie powodziowe oraz likwidację portu rzeczny fragment koryta wcinający się w zabudowę miasta został zasypany w 1968 r.

sieci wodnej w Prusach. Rzeka zapewniała tanią i łatwą komunikację ze stołecznym Berlinem oraz portami morskimi w Szczecinie i Hamburgu. Warta stanowiła źródło dochodów, była jednak także dużym zagrożeniem dla Poznania. Aby uniknąć katastrofalnych powodzi, przeprowadzono na początku XX w. na Chwaliszewie inwestycje na szeroką skalę: podwyższono sztucznie wyspę, wybudowano potężne warty i mury przeciwpowodziowe.

Wzdłuż ul. Czartoria zachował się do dziś mur przeciwpowodziowy.



16

13 DAWNY PORT RZECZNY – PRZEŁADOWNIA



17

Przeładownia wyposażona w nowoczesne urządzenia, mogła przyjąć jednorazowo ok. 80 barek. Fragmenty murowanego nabrzeża widoczne są na północ od placu Międzyzmoście.

Pierwsze parowce z barkami przyplłynęły do Poznania w 1883 r. Funkcjonujący wówczas port był niewiel-

ki i skromnie urządzone. Aby zwiększyć jego obroty i jednocześnie dochody miasta, postanowiono go zmodernizować. W 1902 r. rozpoczęto więc budowę wielkiej przeladowni, ciągnącej się wzdłuż ul. Szyperskiej. W porcie znajdowały się dźwigi i żurawie, hale, bocznicą kolejowa, spichrze, prywatne magazyny i kapitanat. Dzięki tej inwestycji Poznań zmienił się w dynamiczny ośrodek wymiany handlowej.

14 DAWNA GAZOWNIA, WODOCIĄGI I ELEKTROWNIA NA GROBLI

W XIX wieku świat wszedł w epokę nowoczesności. Symbolem zmian w Poznaniu stała się gazownia, uruchomiona w 1856 r. Aby pozyskać fundusze na jej budowę,



18

Węgiel do gazowni docierał początkowo Wartą z portu w Szczecinie. Po wybudowaniu linii kolejowej na Śląsk surowiec był transportowany pociągiem.

miasto wydało specjalne obligacje. Niezwykle nowoczesna inwestycja, wzniesiona z wielkim rozmachem, zmieniła oblicze miasta. Oświetlenie gazowe pojawiło się na ulicach, w budynkach użyteczności publicznej, ale także w prywatnych domach. Ze względu na zwiększające się zapotrzebowanie na media w pobliżu gazowni zbudowano także wodociągi i elektrownię miejską.

Wodę z rzeki wykorzystywała także kotłownia elektrowni. Budynek ten, niczym katedra, ma trzy nawy, wysokie fasady i okna oraz zdobiony szczyt.



19

INFORMACJE PRAKTYCZNE

BRAMA POZNANIA

ul. Gdańska 2

(wt.-pt. 9-18; sob.-niedz. 10-19; pn. nieczynne)

www.bramapoznania.pl

KOLEJKA PARKOWA

MALTANKA

Kolejka wąskotorowa kursuje codziennie w sezonie letnim (kwiecień-październik) w godz. 10-19, w weekendy co pół godziny, a w dni

powszednie co godzinę.

Maltanka zatrzymuje się na stacjach pośrednich:

TERMY MALTAŃSKIE

ul. Termalna 1

www.termymaltanskie.com.pl

NOWE ZOO

ul. Krańcowa 81

www.zoo.poznan.pl



Z nami na pewno dotrzesz do celu!
Wyruszysz na szlaki, które zaprowadzą Cię do najciekawszych zakątków Poznania. Pomocna będzie w tym: seria folderów, strona internetowa i przewodnik.

.....
Jeśli masz ograniczoną ilość czasu, skorzystaj ze szlaków głównych (Ostrów Tumski, Stare Miasto i Śródmieście).

.....
Jeśli zainteresowały Cię prezentowane opowieści, skorzystaj dodatkowo ze szlaków uzupełniających (Śródka / Chwaliszewo, Wzgórze św. Wojciecha / Piaski / Grobla, szlaki śródmiejskie) lub tematycznych.









.....
Wszystkie informacje dostępne na stronie www.trakt.poznan.pl, przystosowanej także do urządzeń mobilnych.

TRÓW TUMSKI

ŚRÓDKA



SZLAKI TURYSTYCZNE: OSTRÓW TUMSKI, ŚRÓDKA, CHWALISZEWO

-  oś Traktu Królewsko-Cesarskiego
trasa oznakowana symbolem Traktu pomaga orientować się w przestrzeni miasta
-  szlak główny: Ostrów Tumski
-  szlak uzupełniający: Śródka
-  szlak uzupełniający: Chwaliszewo
-  linia tramwajowa na Trakcie Królewsko-Cesarskim
tramwaj ułatwia szybkie przemieszczanie się w poszczególne obszary Traktu
-  stacja Poznańskiego Roweru Miejskiego
rower miejski to alternatywa dla pieszego zwiedzania
-  koło ratunkowe
panele informacyjne prezentują plan i opis obszarów Traktu
-  informacja turystyczna

OPUBLIKOWANO NAKŁADEM:

Centrum Turystyki Kulturowej TRAKT

ul. Gdańska 2, 61-123 Poznań

www.trakt.poznan.pl • facebook.com/trakt.poznan

TEKST: Bartosz Małolepszy

PROJEKT GRAFICZNY: Wojciech Walasiak, Piotr Łysakowski

ZDJĘCIA: Łukasz Gdak (4); Piotr Skórnicki (10); Jarosław Tritt (3, 7, 8, 11, 15, 21); Łukasz Zandecki (1 – okładka); zbiory Marii Stawnej (5); CDN Media (16); Urząd Miasta Poznania (13); Miejski Konserwator Zabytków w Poznaniu (6, 9, 12, 18, 19, 20, 23 – okładka); Biblioteka Uniwersytecka w Poznaniu (14, 17); Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (2).

PLAN: Marcin Dzbanuszek na podstawie mapy GEOPOZ

© COPYRIGHT CTK TRAKT 2017



trakt
królewsko
cesarski

Podążaj szlakiem, który przemierzało czterdzieści pokoleń mieszkańców Poznania. Dotrzesz do miejsc, w których zapisane są zaskakujące opowieści.

Spotkasz świadków historii miasta: zabytki i postacie z przeszłości. Poznasz przypadki z życia ludzi, którzy swoimi ambicjami, marzeniami i potrzebami zbudowali dzisiejszy Poznań. Jak udało im się to zrealizować?

Historia pokazuje, że jesteśmy stworzeni do działania. Bezustannie zmieniamy siebie i nasze otoczenie.

Wyznaczamy nowe cele i do nich zmierzamy. Tylko taką drogą można zejść daleko i sięgnąć po koronę.

POZnań*