



Dzieci szkolne w drodze na majówkę w momencie przechodzenia przez Bramę Dębińską, pocz. XX w.

Regularne rejsy wycieczkowe statku, zwanego parowcem salonowym, rozpoczęły się 6 maja 1901 roku<sup>252</sup>. Do ogrodu „Wiktorii” zawijał po południu co godzinę i „za każdą razą był przepelniony”<sup>253</sup>.

W czerwcu 1872 roku bracia Starkowscy uruchomili regularną linię omnibusową do Dębiny z przystankami przy ogrodach „San Domingo” i „Wiktorii”<sup>254</sup>. Pięć lat później pojawiła się kolejna możliwość dotarcia do dębińskich établissements. Otóż 21 maja 1877 roku na moście kolejowym przerzuconym przez Wartę otwarto stację „Louisenhain”. Wystarczyło tylko wsiąść do pociągu na dworcu głównym w Poznaniu i po ośmiu minutach docierało się do celu. W sezonie letnim uruchamiano specjalne pociągi wycieczkowe. Pasażerowie wysiadali w środku dębińskiego lasku i w nim mogli spędzić cały wolny czas albo spacerem pójść dalej, do ogródków położonych przy Drodze Dębińskiej, w jednym wypić piwo, w drugim pograć w kręgle, gdzieś jeszcze potańczyć, może obejrzyć wyścigi konne, obowiązkowo coś zjeść i jak wystarczyło czasu i sił, zakończyć dzień w łazienkach rzecznych. Choć niekoniecznie. Gdy zapadał zmierzch, Drogę Dębińską rozświetlały gazowe latarnie, robiło się nastrojowo, wręcz magicznie. Już sam spacer, bez żadnych innych atrakcji, przynosił spokój i zapomnienie o troskach codziennego dnia<sup>255</sup>. W 1906 roku przybył jeszcze jeden środek transportu – szybkie łodzie motorowe

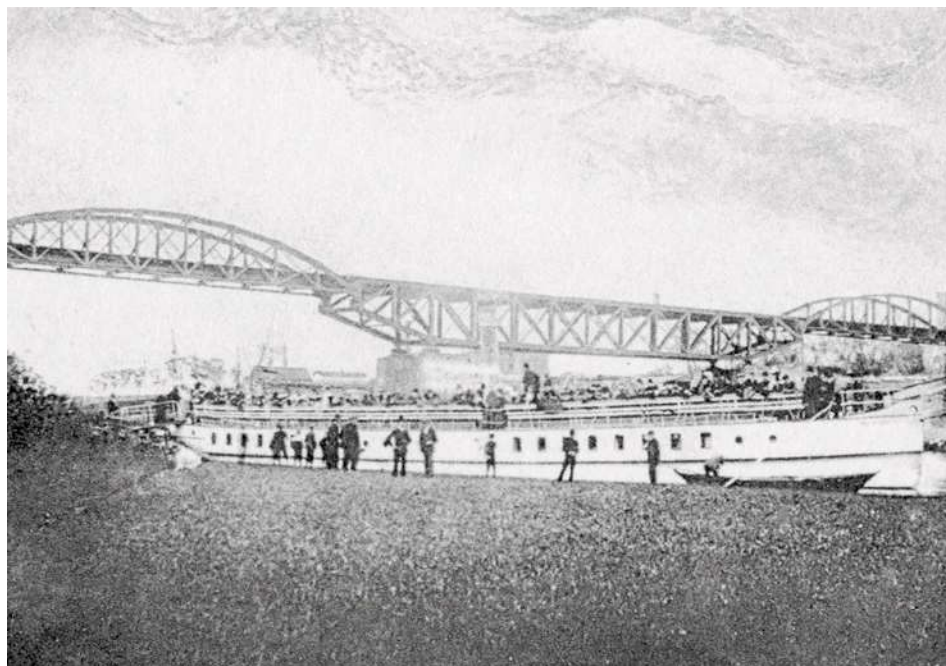
<sup>252</sup> Karolczak 1996 II, s. 29–34.

<sup>253</sup> Cyt. za: Karolczak 1996 II, s. 34.

<sup>254</sup> Dohnalowa 1976, s. 67.

<sup>255</sup> „Wielkopolanin”, nr 26, I II 1891 donosił: „Droga Dębińska do samej Dębiny wynosi 5 km.

Na przestrzeni 3 km zaopatrzone tę drogę w latarnie. Teraz udali [się] właściciele restauracji więcej oddalonych od miasta do magistratu z prośbą, aby drogę tę dalszą także zaopatrzone w latarnie, gdyż goście nie chcą przebywać w lokalach z powodu, że o ciemku muszą wracać do domu. Petycji tej stanie się zadość”.



Parowiec „Oberbürgermeister Witting” na przystani przy moście kolejowym w Dębiniu, fragment pocztówki z pocz. XX w.

mieszczące 75 pasażerów. Chętni wsiadali przy kościele św. Krzyża (ob. Wszystkich Świętych) i mknęli do Dębiny, wysiadali przy moście kolejowym<sup>256</sup>.

Beztroski czas zabawy i wycieczki kończył się w ogródkach i nad Wartą tylko z jednego powodu, a były nim powódzie. Wtedy najczęściej woda zalewała wszystko, a wielu traciło cały swój dobytek. Jak w 1850 roku Maria Pflaum prowadząca „Dolinę Szwajcarską” czy podczas tej samej powodzi Andrzej Niziołkiewicz, właściciel gospodarstwa położonego przy ogrodzie „Wiktoria”, który stracił „stodołę, dom, komin, dwa piece, okien pięć, drzwi dwa, chlew, zboże, słomę i siano, pług do roli, radło do roli, koszyki z woza dwa, kapusty dwie beczki, skrzynki dwie, krzeselko 4, obrazy 12 sztuk, kierzynki dwa, stolik jeden, dwie beczki do piwa z żelaznymi obręczami, zegarek, krowę, drapaki z woza dwa, płot, kartofli 20 wiertli”<sup>257</sup>. Na szczęście pożyczka, którą otrzymał od komitetu powodziowego, umożliwiła mu odbudowę gospodarstwa.

Najtragiczniejsza była powódź w 1888 roku, 30 marca Warta w Poznaniu osiągnęła swój najwyższy poziom – 6,68 m ponad zero na wodowskaziu przy moście Chwaliszewskim<sup>258</sup>. Pod wodą znalazły się m.in. Droga Dębińska i okoliczne tereny oraz Dolna Wilda i bramy: Wildecka i Dębińska. Mieszkańcy popularnego traktu spacerowego zostali odcięci od miasta. Pozostawały jedynie łodzie, ale nie dość, że ich brakowało, to korzystanie z nich było bardzo utrudnione, bo woda była skuta lodem. Na szczęście powoli ustępowała, choć 10 kwietnia na Drodze Dębińskiej stała jeszcze „na wysokość półtora chłopca”,

<sup>256</sup> Karolczak 2004, s. 188.

<sup>257</sup> APP, FS, sygn. 665.

<sup>258</sup> Karolczak 2006 I, s. 20.



Droga Dębińska podczas powodzi, 1888 r.

a w samej bramie „na półtora łokcia”<sup>259</sup>. W końcu miesiąca poziom wody wynosił 2,5 m<sup>260</sup>. Rozpoczęła się szacowanie strat i odbudowa. Niemal od podstaw musiał postawić swój zakład kąpielowy Carl Klopsch<sup>261</sup>, a wielu restauratorów przystąpiło do poważnych remontów i nowych inwestycji. Trzeba było się śpieszyć, mieszkańcy z niecierpliwością czekali na otwarcie établissements, ich popularność nie słabła.

## GMINA WILDECKA (1888–1900)

### *Nowa władza, stare porządki*

Od dłuższego czasu związki i wspólne interesy Górnej i Dolnej Wildy były coraz wyraźniejsze. Decydowała o nich bliskość położenia, która spowodowała choćby to, że dla dzieci mieszkańców obu wsi, a także Św. Łazarza, zbudowano

<sup>259</sup> „Dziennik Poznański”, nr 83, 10 IV 1888.

<sup>260</sup> Tamże, nr 100, 29 IV 1888.

<sup>261</sup> Karolczak 1997, s. 28.