

## ELEMENTY ROZWOJU POZNANIA W POLSCE LUDOWEJ

Dnia 23 lutego 1945 r. oddziały Armii Radzieckiej złamały ostatnie gniazdo oporu hitlerowskich najeźdźców na Cytadeli i wyzwoliły Poznań. Cofające się wojska niemieckie podpaliły i wysadziły w powietrze ogromną ilość domów i obiektów miejskich.

Z ogólnej liczby 10.600 budynków mieszkalnych, użyteczności publicznej i gospodarczej uległo zniszczeniu lub uszkodzeniu:

|         |  |   |       |          |
|---------|--|---|-------|----------|
|         | w 75 do 100%                                   | — | 1.141 | budynków |
|         | w 50 do 75%                                    | — | 334   | „        |
|         | w 25 do 50%                                    | — | 378   | „        |
|         | w 5 do 25%                                     | — | 955   | „        |
| poniżej | 5%   | — | 3.024 | „        |
|         | Razem: 5.832 budynków, tj. 55% ogólnej ilości. |   |       |          |

Z ogólnej liczby 184.500 izb mieszkalnych zniszczonych było i niezdatnych do zamieszkania 44.000 izb, tj. 28%. Obraz zniszczeń pogłębiały zaścielone gruzami ulice, nieczynne zakłady użyteczności publicznej, zerwane mosty, zdezorganizowana komunikacja oraz przewalający się przez Poznań olbrzymi ruch repatriacyjny i wojskowy.

Pierwszym zadaniem, przed którym stanęły władze miejskie i społeczeństwo miasta, była odbudowa zniszczonych zakładów użyteczności publicznej, obiektów przemysłowych i domów mieszkalnych. Wysiłek, poczyniony w tej mierze, jest imponujący. W okresie od marca 1945 r. do lutego 1946 r. wyremontowano ponad 18.000 izb mieszkalnych, a do końca 1946 r. jeszcze 6.000 izb. Wartość odbudowanych i odremontowanych obiektów szacuje się na ok. 2 miliardy złotych w dawnej walucie. Niejako symbolem odbudowy Poznania stało się dźwignięcie z całkowitej ruiny Międzynarodowych Targów Poznańskich kosztem prawie 700 milionów złotych.

Wraz z wyzwoleniem Poznania rozpoczęła się dlań nowa era, znamionująca się nie tylko usuwaniem śladów zniszczeń wojennych, ale przekształcaniem Poznania w miasto, oparte na nowych założeniach, w miasto nowego typu — miasto socjalistyczne.

\*

W życiu każdego miasta istnieją określone czynniki, determinujące jego rozwój, każde miasto pełni typowe dla niego funkcje. Wszystkie skupiska ludzkie opierają swój byt o bazę gospodarczą, obojętnie czy z przewagą produkcji i jakiego jej działu, czy też wymiany. Miasto wszak nie jest niczym innym jak tylko osadniczym przejawem społecznego podziału pracy. Dlatego też i w przypadku Poznania jego funkcje gospodarcze odgrywają zasadniczą rolę. Obok nich jednak nader charakterystyczny dla linii rozwojowej miasta jest jego sto-

leczny charakter i wynikające z niego funkcje natury administracyjnej i kulturalnej.

Poznań posiada od dawna charakter stołeczny. U zarania państwowości polskiej był stolicą państwa, na zawsze zaś pozostał stolicą regionu wielkopolskiego. Stołeczny charakter Poznania, utrzymujący się przez cały przeciąg jego dziejów, był dla miasta nadzwyczaj silnym impulsem rozwojowym. Najdobitniej występuje to w w. XIX, kiedy wynalazki techniczne, obfitość kapitałów i uwielokrotnienie produkcji — cały zespół warunków określanych mianem rewolucji przemysłowej XIX stulecia — poczęły w sposób przemożny wyznaczać linię rozwojową miasta.

W takim regionie, jak Wielkopolska, nie posiadającym — poza nielicznymi wyjątkami — cennych złóż kopalnianych, które by wyznaczały lokalizację zakładów przemysłowych, przemysł lokował się tam, gdzie miał najlepsze połączenia komunikacyjne, gdzie były już zaczątki inwestycji i kapitałów, uzbrojenie terenu (wodociągi, kanalizacja), gdzie była lub mogła być ściągnięta obfitość rąk roboczych — a więc w stolicy. Za przemysłem ciągnęły instytucje kredytowe, ubezpieczeniowe, handlowe itp., wszystkie w mniejszym lub większym stopniu oddziałujące na cały region. Pojawienie się całego szeregu instytucji administracyjno-gospodarczych, naukowych, kulturalnych było już prostą konsekwencją stanu gospodarczego i charakteru stołecznego Poznania.

Ustrój gospodarki planowej utwierdził jeszcze bardziej charakter stołeczny miast regionalnych, a to dzięki istnieniu wielu szczebli w organach władz administracyjnych i gospodarczych, koniecznych w systemie, gdzie jeden centralny ośrodek dyspozycyjny dla skuteczności działania wymaga wielu ogniw pośrednich w terenie.

Bardzo istotne dla rozwoju Poznania były niegdyś jego funkcje jako ośrodka wymiany. Tradycje handlowego Poznania — na skalę krajową, a nawet międzynarodową — są równie stare, jak samo miasto. Wpływ wymiany na stan gospodarczy Poznania był tak znaczny, iż — upraszczając zagadnienie — mówiono, że wraz z rozwojem lub upadkiem handlu Poznania rozkwitało lub podupadało miasto. W Polsce Ludowej funkcje wymienne Poznania uległy przestoczeniu — w pewnej mierze ograniczeniu, inna jest bowiem rola wymiany w warunkach gospodarki planowej w porównaniu z rolą handlu w gospodarce kapitalistycznej. Tam przy niekontrolowanej grze sił popytu i podaży dochodziło niekiedy do wybujałego rozwoju wymiany w jednym mieście częstokroć kosztem jej niedorozwoju w innym ośrodku. W ustroju gospodarki planowej obrót towarowy jest odbiciem ogólnego stanu gospodarczego miasta, a przede wszystkim rozwoju przemysłu, rozbudowy poszczególnych zakładów przemysłowych, za którą postępuje rozwój sieci placówek handlowych. Ilość ludności i leżący u jej podstaw stan przemysłu — oto czynnik wyznaczający natężenie wymiany danego ośrodka w gospodarce planowej i nie dopuszczający do jej przerostu.

Najdonioślejsze przemiany zaszły w zakresie funkcji produkcyjnych Poznania. Przed 1939 r. przemysł poznański rozwinięty był dość słabo. Ilość zatrudnionych w nim osób wynosiła niewiele ponad 20.000. Zakłady przemysłowe umiejscowione były w przeważnej mierze w dzielnicach mieszkalnych (Jeżyce,

Wilda) z wielką szkodą dla zdrowia mieszkańców i bez możliwości dalszej rozbudowy.

Sytuacja uległa zasadniczej zmianie po wyzwoleniu. Zniszczenia wojenne zostały całkowicie usunięte w okresie 3-letniego planu odbudowy, co więcej, nastąpił imponujący rozrost obiektów przemysłowych Poznania. W 1949 r. zakłady przemysłu kluczowego zatrudniały już 27.500 pracowników, drobna zaś wytwórczość — 3.500 pracowników.

Doniosłe zmiany przynosi plan 6-letni, przekształcający Poznań w miasto wielkiego i nowoczesnego przemysłu. Znaczej rozbudowie ulegają istniejące zakłady przemysłu kluczowego i zwiększa się poważnie liczba zatrudnionych w nich pracowników. Dotyczy to szczególnie potężnych, jednych z największych w kraju Zakładów Przemysłu Metalowego im. J. Stalina, których zatrudnienie od 1945 r. wzrosło kilkakrotnie. Z górą trzykrotnie podniesie się zatrudnienie w poznańskiej drobnej wytwórczości. Równocześnie powstaje szereg nowych zakładów przemysłu kluczowego, które w 1955 r. zatrudnią ponad 10.000 pracowników. Wymienić tu trzeba przede wszystkim jedno z głównych obiektów planu 6-letniego w Polsce: Fabrykę Maszyn Żniwnych w Starołęce i Poznańskie Zakłady Metalurgiczne w Główniej oraz Słodownię w Główniej.

Na terenie Poznania znajduje się obecnie około 47 przedsiębiorstw państwowego przemysłu kluczowego, które zatrudniają według stanu z końca ubiegłego roku 42.500 osób, w tym 14.120 kobiet. Oprócz nich w Poznaniu znajdują się 104 przedsiębiorstwa drobnej wytwórczości, w tym 99 zakładów spółdzielczych i 5 przedsiębiorstw państwowego przemysłu terenowego. Miarą potężnego rozwoju przemysłu w Poznaniu jest fakt, że w ostatnim roku planu 6-letniego stan zatrudnienia w przemyśle poznańskim wzrośnie w stosunku do 1939 r. prawie trzykrotnie.

Jako doniosły skutek procesów gospodarczych występuje zmiana uwarstwienia społecznego i roli poszczególnych klas społecznych. Rysem szczególnym przedwojennych stosunków społecznych Poznania był dominujący wpływ mieszczaństwa na życie społeczne i kulturalne miasta. Klasa robotnicza, acz może liczniejsza, nie dopuszczana była do współdecydowania o najważniejszych dla miasta sprawach. Rewolucja społeczno-gospodarcza w Polsce Ludowej zmieniła radykalnie sytuację klasy robotniczej Poznania. Uprzemysłowienie miasta zwiększyło w trójnasób jej liczebność; władza ludowa dała jej możliwość rządzenia swoim miastem poprzez terenowe organa jednolitej władzy państwowej; życie kulturalne i artystyczne w coraz większym stopniu staje się jej domeną — nie tylko jako odbiorcy, ale i jako twórcy. Silna liczebnie, świadoma swej roli gospodarza miasta, klasa robotnicza — oto najbardziej doniosłe *novum* powojennego Poznania.

\*

W kręgu przemian, jakim podlega Poznań w Polsce Ludowej, jedną z decydujących dla dalszego rozwoju miasta jest jego całkowicie zmieniona sytuacja przestrzenna. Przestrzeń i ludność to najbardziej widome oznaki postępującego w swym rozwoju miasta, w przypadku zaś Poznania mamy do czynienia ze szczególnie intensywnym rozwojem przestrzennym: podczas gdy zaludnienie

w ciągu ostatnich stu lat wzrosło prawie siedmiokrotnie, obszar Poznania w ciągu ubiegłych pięćdziesięciu lat powiększył się z górą dwudziestokrotnie.

Do końca zeszłego stulecia rozwój przestrzenny miasta postępował w ramach pasa fortecznego. Mury miasta okazały się jednak za ciasne dla wielkiego przyrostu naturalnego, nie mówiąc już o napływowym; forteca dławiała rozwój budownictwa. Znaczna przeto część narastającej ludności osiedlała się we wsiach podmiejskich, rozrastających się przez to w niebywałym tempie. Łazarz, Jeżyce i Wilda podniosły swe zaludnienie od r. 1871 do 1895 prawie o 24 tysiące mieszkańców, gdy w tym samym czasie Poznań w obrębie murów miejskich wzrósł tylko o 17 tysięcy osób.

Granica wszakże administracyjna, oddzielająca Poznań-miasto od jego wsi podmiejskich, była tworem sztucznym, wymienione bowiem wsie wchodziły w skład miejskiego zespołu gospodarczego; łączyły się z nim swą zabudową. Gdy więc około r. 1902 ukończono likwidację wewnętrznego pasa fortecznego, nic już nie stało na przeszkodzie, by swą całość gospodarczą i demograficzną, jaką stanowił Poznań w dawnych murach wraz ze swymi wsiami podmiejskimi, usankcjonować również pod względem prawnym. W r. 1900 włączono do miasta wielkie gminy podmiejskie: Jeżyce, Łazarz z Górczynem i Wilde, przez co obszar Poznania powiększył się z 948 na 3.303 ha. Wynikiem był gwałtowny przyrost ludności. Gdy w r. 1890 było 70 tysięcy mieszkańców, w r. 1895 — 73 tysiące, to w r. 1900 już 117 tysięcy, a w r. 1910 — 157 tysięcy.

Drugim przełomowym momentem było zapoczątkowanie rozprzestrzeniania się Poznania na wschód, po drugiej stronie Warty, dzięki zburzeniu drugiej linii fortyfikacji w latach 1921—1925. Cechą typową rozwoju przestrzennego Poznania był jego wybitnie jednostronny, zachodni kierunek rozbudowy. Zabudowa oddalała się coraz bardziej od Warty, miasto odwracało się plecami do rzeki. Charakterystyczne dla tego procesu jest stałe przesuwanie się najściślejzego centrum miasta na zachód: Ostrów Tumski — Stary Rynek — Plac Wolności. Przed r. 1925 powierzchnia dzielnic prawobrzeżnych, znajdujących się w granicach miasta Poznania, wynosiła zaledwie 297,7 ha na ogólną liczbę 3.565 ha (cz. 8<sup>0/0</sup>) z ludnością 11.226 na ogólną liczbę 193.288 (cz. 6<sup>0/0</sup>). W latach 1921—1925 włączono Główną, Komandorię, Rataje i Starołąkę Małą z 1.588,9 ha powierzchni i 10.695 mieszkańców. Łącznie zatem w r. 1925 dzielnice prawobrzeżne obejmowały obszar 1.894,93 ha na ogólną liczbę 6.736,33 ha (cz. 28<sup>0/0</sup>) i zamieszkałe były przez 21.921 osób na ogólną liczbę 220.023 ludności (cz. 10<sup>0/0</sup>).

Bardziej radykalnych pociągnięć dokonano w latach 1940—1942. Realizując polskie plany urbanistyczne niemiecki okupant wcielił w r. 1940 do miasta gminy: Głównieniec, Zieliniec, Antoninek, Chartowo, Zegrze, Minikowo i Starołąkę Wielką, a w r. 1942 poszerzono obszar miasta o gminy: Kobylepole, Szczepankowo, Pokrzywno, Spławie, Garaszewo, Krzesiny, Krzesinki, Głuszynę, Piotrowo i Marlewo. Obszar dzielnic włączonych w latach 1940—1942 wynosił ogółem 8.163 ha. W ten sposób w r. 1942 obszar dzielnic prawobrzeżnych wynosił 10.057,93 ha na ogólną powierzchnię 22.740,90 ha (cz. 44,6<sup>0/0</sup>), ludność zaś 41.760 na ogólną liczbę 318.013 (cz. 13<sup>0/0</sup>). Po zmianach terenowych po 1945 r., spowodowanych poprawkami pomiarowymi obecna powierzchnia Poznania wynosi 21.979 ha, z czego na lewy brzeg Warty przypada 11.720 ha (cz. 53<sup>0/0</sup>),

a na prawy brzeg 10.259 ha (cz. 47<sup>0/0</sup>). Jednostronny rozwój przestrzenny miasta w kierunku zachodnim został więc ostatecznie przełamany, ale dopiero wraz z trzykrotnym z górą zwiększeniem się terytorium Poznania.

W polityce włączenia dzielnic prawobrzeżnych wyróżnić możemy dwie fazy. Pierwsza trwa do 1925 r., nie zaznaczając się istotniejszymi zmianami w układzie przestrzennym miasta — wcielone w tym roku dzielnice stanowiły naturalne przedłużenie miasta w kierunku wschodnim, łączyły się z nim swą zabudową i w zasadzie nie odbiegały charakterem architektonicznym i cywilizacyjnym od reszty dzielnic.

Lata 1926—1942 znamionuje już wyraźna tendencja do przełamania jednokierunkowego rozwoju przestrzennego Poznania. Rozwój gospodarczy i demograficzny miasta nakazywał szukać terenów, na których przemysł znalazłby warunki rozwojowe bez ograniczeń przestrzennych i gdzie można by przy spełnieniu wszelkich wymogów urbanistycznych budować osiedla mieszkaniowe dla pracowników projektowanych zakładów przemysłowych. Rozbudowa przemysłu w zwarcie zabudowanych dzielnicach śródmiejskich nie była możliwa, zatem jeśli nie chciano pogłębiać dysproporcji rozwoju przestrzennego dzielnic prawobrzeżnych i lewobrzeżnych przez dalszą rozbudowę ku zachodowi, to wybór musiał paść na rozległe tereny na prawym brzegu Warty.

Z drugiej jednak strony, tereny te były zupełnie nieprzygotowane do wejścia w nowoczesny organizm miejski: rolnicze, słabo zaludnione, bez kanalizacji, wodociągów, oświetlenia, bez umocnionych dróg i komunikacji z Poznaniem — odbijały zdecydowanie niekorzystnie od reszty miasta. Włączenie w latach 1940—1942 dzielnic prawobrzeżnych przywróciło wprawdzie za jednym zamachem zachwianą równowagę rozwoju przestrzennego Poznania, postawiło jednak miasto zarazem przed mnogością problemów do rozwiązania.

Dzielnice na prawym brzegu Warty posiadają możliwości rozwojowe jedynie w łączności z wielkim, rozgałęzionym przemysłem. Do r. 1925 istniało po wschodniej stronie Warty w Głównej zaledwie kilka zakładów przemysłowych, zatrudniających ok. 300 pracowników. W okresie międzywojennym przemysł w poszukiwaniu dogodnych terenów rozbudowywał się przeważnie na prawym brzegu i w ten sposób w 1939 r. istniało tam już wiele zakładów przemysłowych.

Zaznaczyć tu trzeba, iż w odniesieniu do dalej na wschód położonych dzielnic istniały tylko tendencje do zabezpieczenia sobie terenów dla ewentualnej rozbudowy przemysłu, nie było jednak możliwości realizacji tych planów. Dopiero obecnie, dzięki gwałtownemu uprzemysławianiu kraju, otwierają się przed obszarami prawobrzeżnymi, rozciągającymi się dalej na wschód od Warty, wielkie perspektywy rozwoju.

Wspomniany już proces uprzemysłowienia Poznania w planie 6-letnim dokonuje się głównie na prawym brzegu Warty. Tu powstają m. i. dwa największe obiekty planu 6-letniego w naszym mieście: Fabryka Maszyn Żniwnych i Poznańskie Zakłady Metalurgiczne „Pomet”. Do końca planu 6-letniego udział

przemysłu prawobrzeżnego wzrośnie do  $\frac{2}{5}$ , by w następnym planie 5-letnim osiągnąć połowę całego przemysłu Poznania.

Obok znakomych warunków przestrzennych i atmosferycznych (zachodni przeważnie kierunek róży wiatrów) dalszym czynnikiem sprzyjającym lokalizacji przemysłu na prawym brzegu Warty będzie port rzeczny. Obecnie znajduje się on na lewym brzegu Warty — bez żadnych możliwości rozwojowych. Plan zagospodarowania przestrzennego lokuje go na prawym brzegu, przewidując znaczne jego rozszerzenie i modernizację, z uwagi na wielkie możliwości spławu produktów Wielkopolski Wartą do Odry i Szczecina oraz kanałem Warta—Gopło do Gdańska.

Ten wielki program uprzemysłowienia prawobrzeża możliwy jest jednakowoż tylko przy usunięciu wymienionych wyżej niedomóg w uzbrojeniu terenu. Najpilniejszą sprawą jest zaprowadzenie kanalizacji i związana z nią budowa kolektora. Prawie cały prawy brzeg Warty, z wyjątkiem Głównej, Zawad i Osiedla Warszawskiego, nie był dotąd skanalizowany, tak iż śmiało zaryzykować można twierdzenie, że był to najwalnieszy bodaj powód, dla którego miasto nie mogło się rozwijać w kierunku wschodnim. Skanalizowanie tych wielkich obszarów prawobrzeżnych było jednym z najpoważniejszych zadań, przed którymi stanęły władze miejskie po oswobodzeniu.

Budowa kolektora i oczyszczalni ścieków konieczna jest, prócz wymienionych już powodów gospodarczych, również ze względów zdrowotnych. Brak kanalizacji powoduje zakażenie gruntu i wody zaskórnej. Woda ze studzien w wielu wypadkach niezdatna jest do picia. Niektóre zakłady przemysłowe odprowadzają ścieki wprost do Warty. Warunki zdrowotne ilustruje najlepiej fakt, że okręg Poznań-Wschód, zamieszkały przez 10% ludności całego miasta, wykazywał w 1947 r. 26% ogólnej ilości wypadków duru brzuszego. Do końca ubiegłego roku wykonano 4.819 mb kolektora na łączną długość 12.700 mb, czyli 38% całości.

Z pozostałych inwestycji, wykonanych w latach 1945—1952, wymienić należy oddane w ubiegłym roku do użytku Jezioro Maltańskie, wielki ośrodek sportów wodnych, posiadające jeden z największych w Europie torów regatowych, budowę dwóch nowoczesnych szkół podstawowych na Ratajach i w Starołęce, przedłużenie linii trolleybusowej z Osiedla Warszawskiego do Antoninka oraz osiedla mieszkaniowe na Komandorii o 704 izbach mieszkalnych.

Poważne znaczenie dla rozwoju prawego brzegu mają inwestycje związane z uruchomieniem Fabryki Maszyn Żniwnych w Starołęce. Najważniejszy krok został już zrobiony przez oddanie do użytku mostu im. J. Marchlewskiego i linii tramwajowej do Rataj. Najbliższym zadaniem będzie doprowadzenie do Fabryki Maszyn Żniwnych kolektora kanalizacyjnego, magistrali wodociągowej, rurociągu gazowego oraz wytyczenia nowoczesnej trasy o dwóch jezdniach, z linią tramwajową pośrodku. Wymienione inwestycje realizowane są częściowo w roku bieżącym, całość zaś ukończona będzie do 1955 r.

Uzbrojenie terenów prawobrzeżnych w urządzenia komunalne pozwoli na rozwinięcie budownictwa na wielką skalę. Już w roku bieżącym rozpoczęto za mostem Rocha budowę wielkiego kompleksu gmachów Szkoły Inżynierskiej, a w roku przyszłym powstanie osiedle mieszkaniowe Nowe Rataje — początek nowoczesnego ukształtowania architektonicznego prawobrzeżnej części Poznania.

Gwałtowne uprzemysłowienie, rozwój gospodarczy i ludnościowy miast w XIX w. w połączeniu z wynikającym stąd niezmiernym rozszerzeniem obszaru miejskiego spowodowały charakterystyczne dla dużych miast zjawisko intensywnej ruchliwości przestrzennej mieszkańców, a w dalszej konsekwencji powstanie zespołu urządzeń gospodarczo-technicznych, określanych mianem komunikacji lokalnej, mających na celu umożliwienie mieszkańcom pokonania danej przestrzeni w krótszym czasie i mniejszym wysiłkiem. Przez komunikację lokalną rozumiemy — w przeciwieństwie do ruchu dalekobieżnego — komunikację osobową, odbywającą się wewnątrz określonego obszaru gospodarczo-mieszkalnego za pomocą masowych środków lokomocji.

Pojęcie „komunikacja lokalna“ nie mówi nic bliższego o jej rozmiarach przestrzennych, z uwagi na wielkie różnice w obszarze miast, nawet o tym samym zaludnieniu. Na ogół jednak przyjęto jako ramy komunikacji lokalnej odległość 20 km. Miernik ten w przypadku Poznania dobrze spełnia swoją rolę. Odległość najdalej od centrum położonych dzielnic (Piotrowo, Spławie, Kotowo, Psarskie) nie przekracza 15 km, a leżące poza granicami administracyjnymi miejscowości wypoczynkowe i wycieczkowe Poznania, jak: Kiekrz, Puszczykowo, Puszczykówko, również nie wychodzą poza 20-kilometrową granicę zasięgu komunikacji lokalnej.

Komunikacja wielkomijska przedstawia kompleks tak wielostronnych, rozległych i różnorodnych zagadnień oraz stoi w tak bezpośrednim związku z życiem każdego mieszkańca, że trudno sobie obecnie wyobrazić funkcjonowanie organizmu miejskiego bez sprawnego działania tej instytucji. W życiu Poznania stanowi ona jeden z najczulszych punktów. Przyczyny trudności w zakresie komunikacji są następujące:

1. Poznań jest miastem nadzwyczaj rozległym. Co więcej, sytuacja przestrzenna Poznania wykazuje pewne specyficzne cechy, niekorzystnie odbijające się na komunikacji lokalnej. Pierwszą z tych cech jest układ węzła kolejowego. Najsilniej zurbanizowaną częścią Poznania jest jego właściwe centrum.

Do 1939 r. jedynie tory kolejowe stanowiły czynnik przestrzenny, utrudniający właściwe funkcjonowanie komunikacji Poznania. Po 1945 r. dołączyły się jeszcze trudności przeprawy przez Wartę, dzielącej miasto na dwie części. Trudność ta odpadała przed 1939 r., gdy tereny prawobrzeżne obejmowały 28% powierzchni, a istniejące mosty stanowiły dostateczną komunikację z lewobrzeżną częścią miasta. Wspomniano już, że rozszerzenie terytorium miasta, realizujące

polskie przedwojenne plany urbanistyczne, poszło przede wszystkim w kierunku wschodnim, przełamując jednostronny rozwój przestrzenny miasta na zachód i ustalając równowagę między lewobrzeźnymi (obecnie 53% ogółu powierzchni) i prawobrzeźnymi (47%) terenami. W ten sposób jednakoż Warta, przepływając przez środek terytorium miasta, stanowi poważne utrudnienie dla połączeń komunikacyjnych lewobrzeżnych i prawobrzeżnych dzielnic, które może być usunięte tylko przez wybudowanie znacznej ilości mostów.

Poznań do r. 1939 posiadał dwie przeprawy przez Wartę: pierwsza, leżąca na szlaku międzynarodowym o kierunku wschód-zachód, obejmowała kompleks mostów: Chwaliszewski, zbudowany w r. 1878, Bolesława Chrobrego, wybudowany w 1925 r., i Cybiński, wybudowany w 1913 r.; druga przeprawa biegła przez most św. Rocha szosą kórnicką na południe. Wszystkie mosty uległy zniszczeniu w czasie wojny 1939—1945 r. i zostały w latach 1945—1950 odbudowane.

Ta ilość mostów, nie ulegająca zmianie od czasów średniowiecznych, zaspokoić mogła potrzeby Poznania jako miasta położonego wprawdzie nad Wartą, lecz głównie na lewym jej brzegu i korzystającego z przepraw przez rzekę przeważnie jako punktów przelotowych dla kontaktu z szerszym światem, w żadnym jednak wypadku nie mogła uczynić zadość potrzebom Poznania, rozłożonego równomiernie po obu stronach Warty i pragnącego utrzymać ścisłą łączność pomiędzy swoimi lewobrzeźnymi i prawobrzeźnymi dzielnicami.

Zmianę na lepsze przyniosło oddanie do użytku w roku ubiegłym monumentalnego mostu im. J. Marchlewskiego. Łączy on lewobrzeżne centrum miasta z uprzemysłowioną Starołąką.

Budowa nowych mostów, które by zaspokoiły wyłącznie potrzeby komunikacji lokalnej, uzależniona jest od rozwoju dzielnic prawobrzeżnych, czyli od powstania czy też rozbudowy zakładów przemysłowych oraz od zwiększenia stanu zaludnienia. Uprzemysłowienie dzielnic prawobrzeżnych wiąże się znów z podniesieniem ich poziomu cywilizacyjnego, a więc budową dróg, sieci komunikacyjnej, zainstalowaniem kanalizacji, wodociągów, oświetlenia elektrycznego. Jeśli z jednej strony od rozwoju terenów prawobrzeżnych zawisa budowa mostów, to z drugiej połączenie tych dzielnic z resztą miasta siecią komunikacyjną i systemem mostów przyspiesza tempo rozwojowe prawobrzeża.

Projektuje się budowę następujących mostów lokalnych:

1. most w przedłużeniu al. Hetmańskiej, łączący uprzemysłowione i gęsto zaludnione: Górczyn i Wildę z tworzącą się nową dzielnicą przemysłową wokół stacji rozrządowej we Franowie;
2. most łączący mieszkaniowe dzielnice: Winiary i Winogrody z uprzemysłowioną Główną;
3. most łączący przemysł.-mieszkan. Dębiec z uprzemysłowioną Starołąką.



2. Gwałtownie wzrosła ruchliwość przestrzenna mieszkańców Poznania. Wojna i wydarzenia polityczne po 1945 r. spowodowały przemianę struktury gospodarczo-społecznej miasta, która w dalszym swym skutku odbiła się poważnie na komunikacji miejskiej. Wskutek zniszczenia przez działania wojenne znacznej ilości domów mieszkalnych, miejsce zamieszkania ludności uzależnione jest od wytworzonych tym faktem warunków. Nagminnym przeto zjawiskiem jest znaczne oddalenie miejsca zamieszkania od miejsca pracy. Zwiększyła się również ilość zatrudnionych (164.536 na dzień 1 stycznia 1953 r.), zarówno wskutek wzrostu zaludnienia jak i chłonności rynku pracy. W znacznie większym stopniu niż przed 1939 r. zatrudnione są kobiety (55.007 na dzień 1 stycznia 1953 r.). Do rzeszy pracowników zamieszkałych w Poznaniu dołącza się jeszcze ok. 20.000 pracowników dojeżdżających z bliższej i dalszej okolicy miasta. Z górami podwójnie wzrosła ilość studiującej młodzieży (ok. 13.000 w roku akademickim 1952/53).

3. Najpoważniejszą bodaj trudność stanowi niekorzystny, centralny układ komunikacji tramwajowej Poznania, spotęgowany specyficznymi warunkami rozwoju przestrzennego miasta. Komunikacja miejska Poznania powstawała w okresie, gdy miasto zamknięte było w pierścieniu murów na niewielkim stosunkowo obszarze ok. 1.000 ha. Ówczesny przebieg linii doskonale zaspokajał potrzeby tego niewielkiego przestrzennie organizmu miejskiego. Włączenie Wildy, Jeźyc i Łazarza, zwiększające w trójnasób ludność i terytorium Poznania, pociągnęło za sobą konieczność połączenia tych dzielnic siecią komunikacyjną z centrum miasta. W dalszym ciągu jednak śródmieście pozostało ośrodkiem centralnym komunikacji, z którego promieniście rozchodziły się linie do poszczególnych dzielnic. W ten sposób śródmieście przesycone było liniami tramwajowymi przy niedostatku komunikacji na peryferiach. Okres międzywojenny pogłębił te dysproporcje, wydłużając jedynie linie tramwajowe do nowo wybudowanych osiedli willowych.

Rozrost funkcji gospodarczo-społecznych Poznania w Polsce Ludowej spowodował ostatecznie, że istniejący układ komunikacyjny miasta, dostosowany do dawnych warunków życia miejskiego, nie spełnia obecnie swojej roli i ulec musi gruntownym przeobrażeniom. Podstawową trudność stanowi fakt, że wszystkie bez wyjątku linie komunikacyjne przechodzą przez śródmieście, doprowadzając, rzecz jasna, do stałych zahamowań w punktach, przez które przechodzi najwięcej linii. Drugą trudność, wynikającą zresztą z owej dośrodkowości układu komunikacji, stanowi całkowity brak bezpośrednich połączeń pomiędzy peryferyjnymi dzielnicami. Dotychczas komunikacja między nimi odbywa się tylko przez śródmieście, co, rzecz jasna, znacznie przedłuża drogę. Tak więc np. mieszkaniec Ostroroga, chcąc się dostać na al. Hetmańską, dojechać musi najpierw po promieniu swojej linii do śródmieścia i stamtąd dopiero drugim promieniem do miejsca przeznaczenia, zamiast bezpośrednio najkrótszą drogą.

Dalsze mnożenie ilości wozów tramwajowych na tych samych liniach nie rozwiąże zagadnienia i jest już właściwie technicznie nie do zrealizowania przy terażniejszej częstości przebiegów. Konieczna jest gruntowna przebudowa całego układu komunikacyjnego miasta Poznania, która by rozładowała natężenie ruchu w samym śródmieściu i pozwoliła na bezpośrednią komunikację między poszczególnymi dzielnicami z ominięciem śródmieścia. W związku z tym wyłania się potrzeba realizacji w jak najszybszym czasie następujących zamierzeń:

1. przeprowadzenie linii od ul. Dąbrowskiego, ulicą Przybyszewskiego, Reymonta, Hetmańską, Traugutta, do ul. Dzierżyńskiego;
2. przeprowadzenie linii tramwajowej w przedłużeniu Al. Marcinkowskiego poprzez Piekary do ul. Dzierżyńskiego, pozwalającej na likwidację torów tramwajowych w niebezpiecznej dla ruchu dawn. ul. Półwiejskiej;
3. przeprowadzenie linii od pl. Drwęskiego do mostu Marchlewskiego i dalej do Starołęki;
4. przeprowadzenie linii od mostu Dworcowego przez tereny b. Międzynarodowych Targów Poznańskich, ulicą Konopnickiej do skrzyżowania Al. Przybyszewskiego z ul. Grunwaldzką.

Koszty wybudowania wymienionych linii są niewspółmiernie niskie w stosunku do ponoszonych strat, powstających z powodu maksymalnego natężenia ruchu tramwajowego w centrum miasta. Uzyska się więc połączenie dzielnic: Jeżyce, Łazarz i Wilda z ominięciem śródmieścia, przy czym długość tras pomiędzy poszczególnymi dzielnicami zmniejszy się w następujący sposób:

- przejazd ul. Żeromskiego do ul. Przybyszewskiego — obecnie 3,6 km, a na nowej trasie 1,45 km;
- przejazd z ul. Przybyszewskiego do al. Hetmańskiej — obecnie 3,8 km, a na nowej trasie 1,6 km;
- przejazd z ul. Przybyszewskiego do ul. Traugutta — obecnie 4,5 km, a na nowej trasie 1,5 km.

Odciąży się dwa dotychczasowe „korki“ komunikacyjne: na ul. Rokossowskiego przy moście Uniwersyteckim i na pl. Wiosny Ludów, gdzie w godzinach szczytowego nasilenia przebiega 15 pociągów w ciągu 10 minut w jednym kierunku, podczas gdy norma przewiduje przebieg powyżej 10 pociągów w 10 minutach (w Moskwie np., przy znacznie większym natężeniu ruchu, odstęp między tramwajami wynosi 1,8 minut), zapobiegnie się w dużym stopniu wypadkom spowodowanym nadmiernym ruchem w śródmieściu oraz usprawni się znacznie ruch kołowy; ponadto osiągnie się olbrzymie oszczędności w zużyciu taboru, prądu i czasu.

Dalszy rozwój komunikacji wiąże się z nowym planem zagospodarowania przestrzennego i podziałem funkcjonalnym miasta, a przede wszystkim z natężeniem i kierunkiem rozbudowy miasta.

Plan przewiduje w pierwszym etapie bardzo poważne budownictwo mieszkaniowe w Starołęce i na Ratajach w związku z istniejącym i rozbudowującym się na tych terenach przemysłem. Konieczne więc będzie uzyskanie połączenia tych dzielnic — poza omówionym poprzednio połączeniem ze śródmieściem przez most Marchlewskiego — również z Wildą, Dębciem, Łazarzem, Górczynem i Jeżycami przez przedłużenie projektowanej linii od ul. Traugutta przez projektowany most na Warcie.

Następny etap przewiduje dalszą rozbudowę dzielnicy przemysłowej w Głównej i wybudowanie tam również osiedli mieszkaniowych. Skierowanie więc linii tramwajowej od mostu Marchlewskiego do Głównej zaspokoi dalsze potrzeby komunikacyjne na prawym brzegu, gdyż stworzy połączenie dzielnic wschodnich ze sobą i ze śródmieściem.

Ponieważ równolegle postępować będzie budownictwo mieszkaniowe na Winogradach i Winiarach, połączenie komunikacyjne z Główną przez projektowany most na Warcie na Winogradach, dalej na Winiary, Sołacz i Jeżyce rozwiąże na długi okres czasu problem komunikacji miejskiej. W ten sposób bowiem osiągnie się połączenie linią okrężną, tworzącą zamknięte koło, wszystkich przedmieść z ominięciem śródmieścia.

Najczulszym barometrem ogólnego rozwoju miasta jest stan zaludnienia — zmiana ilościowa czy jakościowa któregośkolwiek z czynników rozwojowych odbija się natychmiast na ilości ludności. Uwagi przeto o rozwoju ludnościowym miasta implikują zawsze pewne ogólne sformułowania odnośnie do miasta jako tworzywa społeczno-gospodarczego, podlegającego określonym prawidłowościom rozwojowym.

Pierwszy rok po wyzwoleniu zaznaczył się gwałtownym tempem wzrostu ludności i wielką ruchliwością mieszkańców Poznania. W następnych latach wzrost ludności, choć nie tak znaczny, utrzymywał się jednak na wysokim poziomie. Rozwój ludności Poznania w okresie 1945—1951 ukazuje poniższa tablica:

| Wyszczególnienie   | 1945   | 1946   | 1947   | 1948   | 1949   | 1950   | 1951   |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| małżeństwa         | 5942   | 4514   | 3716   | 2939   | 2927   | 3574   | 3971   |
| urodzenia żywe     | 5021   | 8627   | 8176   | 7929   | 7595   | 8960   | 8130   |
| zgony              | 7222   | 3837   | 3259   | 3225   | 3225   | 4214   | 3430   |
| przyrost naturalny | 2201   | 4790   | 4817   | 4704   | 4343   | 4746   | 4700   |
| przyływ            | 49103  | 43854  | 32059  | 25004  | 26373  | 30214  | —      |
| odpływ             | 11413  | 28610  | 24856  | 20205  | 20401  | 24672  | —      |
| przyrost napływ.   | 37690  | 15244  | 7203   | 4799   | 5972   | 5542   | 7128   |
| przyrost całkow.   | 35489  | 20034  | 12020  | 9503   | 10315  | 10288  | 11828  |
| ilość ludności     | 242454 | 284211 | 296222 | 311308 | 321621 | 331578 | 343406 |

Widoczny jest ubytek naturalny ludności w 1945 r., będący skutkiem tzw. demograficznego prawa wojny, jak również wielki przyrost napływowy w wyniku ruchów wędrownych na wielką skalę. W 1946 r. przyływ jest prawie

taki sam, jednak znaczniejszy jest i odpływ ludności. Od 1947 r. ruch ludności stabilizuje się: roczny przyrost całkowity wynosi ok. 10.000, w tym ok. 5.500 przyrostu napływowego i 4.500 przyrostu naturalnego. W ciągu całego 7-letnia ludność Poznania wzrosła ponad 100.000, czyli przeciętnie ok. 14.000 rocznie.

Źródła tego stałego i równomiernego przyrostu ludności szukać należy przede wszystkim w rozwoju gospodarczym miasta, mającym związek z ogólnokrajowym procesem odbudowy zniszczeń i rozbudowy gospodarstwa narodowego we wszystkich dziedzinach. Cechą planowego ustroju jest niezmierna chłonność rynku pracy. Widoczne to jest w całkowitym braku bezrobocia, w znacznie większej ilości zatrudnionych niż przed 1939 r. oraz w poważnym odsetku pracujących kobiet. Wobec prawie całkowitego wyczerpania rezerw roboczych z terenu miasta poznańskie zakłady pracy, zwiększające stale swą produkcję, zdane są przeważnie na napływ z zewnątrz. Ustabilizowana sytuacja gospodarcza ludności przyczynia się również do wysokiego przyrostu naturalnego, utrzymującego się w granicach 14—15 na 1.000 mieszkańców.

Zachodzi pytanie, jak kształtować się będzie zaludnienie Poznania w najbliższej przyszłości. Jest to bowiem zagadnienie pierwszorzędnej wagi dla racjonalnej rozbudowy całego szeregu urządzeń komunalnych (wodociągi, kanalizacja), warunkujących z kolei dalszy rozrost miasta.

O zaludnieniu każdego miasta decydują dwa przede wszystkim czynniki: 1. przyrost naturalny, 2. przyrost napływowy. Pierwszy wynika ze stanu zaludnienia i prężności populacyjnej, drugi za podstawę ma sytuację gospodarczą miasta. Poza tym stan zaludnienia może jeszcze się zmienić mechanicznie wskutek zmiany obszaru miasta.

Z rozważań wyeliminować musimy tę ostatnią przyczynę wzrostu zaludnienia. Przez trzykrotne z górą zwiększenie swego obszaru Poznań osiągnął na okres najbliższych kilkunastu lat nasycenie przestrzenne. Oczywiście, strefa zainteresowania miasta sięga dalej, obejmując m. i. — ze względów gospodarczych — Czerwonak i Luboń oraz Puszczykowo i Puszczykówko ze względów zdrowotnych, jak również szereg dalej i bliżej położonych miejscowości; jednakowoż włączenie do miasta dalszych terenów byłoby bezcelowe do czasu, zanim przyłączone dzielnice peryferyjne nie stworzą wraz z centrum organizmu jednolitego pod względem urządzeń komunalnych, wartości architektonicznej itp. Przewidywać przeto należy, że przynajmniej do końca 1955 r. zmiana obszaru nie będzie powodem zwiększenia zaludnienia.

Jako więc źródło przyrostu ludności do końca planu 6-letniego pozostaje tylko ruch naturalny i społeczny (wędrowny) ludności. Zajmiemy się najpierw przewidywanym wzrostem zaludnienia, wynikającym z napływu ludności. Tego rodzaju przyrost ludności związany jest najściślej z rozwojem gospodarczym miasta, z powiększeniem i powstawaniem zakładów pracy, ze wzrostem zatrudnienia. Jakie są perspektywy Poznania w tym względzie? Biorąc za podstawę liczby przyrostu zatrudnionych do końca 1955 r., uwzględniając równocześnie udział w nich miejscowych rezerw roboczych (głównie kobiet) oraz oszczędność

w siłach roboczych poprzez zwiększenie wydajności pracy w wyniku mechanizacji i automatyzacji procesu produkcji, liczyć się należy z przyrostem napływowym w wyniku zwiększenia zatrudnienia do końca planu 6-letniego w wysokości 5.000 osób rocznie. Liczby te zgodne są zresztą z dotychczasowym tempem przyrostu napływowego ludności.

Tamę dla napływu ludności do Poznania stanowić będzie w wybitnym stopniu brak mieszkań. Wojna zadała Poznaniowi zbyt ciężkie rany, by je można było w tak krótkim czasie w zupełności wyleczyć. Jako skutek zniszczeń wojennych pozostał nam jeszcze deficyt wielu tysięcy izb mieszkalnych. A przecież istnieje ok. 20.000 osób pracujących w Poznaniu, które dojeżdżają z innych miejscowości, nie mogąc uzyskać mieszkania w naszym mieście. Są to niejako potencjalni mieszkańcy miasta, związani z nim gospodarczo, potrzebni mu, czekający tylko na sposobność osiedlenia się w Poznaniu, a nie mogący tego z braku mieszkań zrealizować.

Gospodarcza konieczność wzrostu zatrudnienia nakazuje pospieszne rozwiązanie kwestii mieszkaniowej.

Ostatnie lata planu 6-letniego cechują się też dużym rozmachem budownictwa mieszkaniowego w naszym mieście. W roku ubiegłym oddano do użytku dalsze 2.000 izb mieszkalnych przy ul. Chociszewskiego, Polnej, Świerczewskiego, Ratajczaka, Chudoby. W roku bieżącym obok kontynuowania prac z 1952 r. rozpocznie się budowę nowych osiedli mieszkaniowych, z których na plan pierwszy wysuwa się osiedle przy pl. Wielkopolskim i ul. św. Wojciecha. Równocześnie odbudowuje się intensywnie Stary Rynek i jego zaplecze, przez co stworzy się godną oprawę architektoniczną dla Starego Ratusza i kompleksu odrestaurowywanych budowli. Cechą budownictwa mieszkaniowego w Poznaniu w najbliższych latach będzie wypełnianie luk w zabudowie w śródmieściu przy ulicach całkowicie uzbrojonych, przez co osiągnie się daleko idące oszczędności finansowe i materiałowe. Będą to tzw. „plomby“, które stworzą ciągłość zabudowy śródmieścia i nadadzą mu wielkomiejski charakter.

Przyrost naturalny w ubiegłych latach kształtował się nieco powyżej 4.500 głów rocznie. Współczynnik przyrostu wynosił średnio 14,5 na 1.000 mieszkańców. Przyjąć można śmiało, że przy niezmiennym się współczynniku przyrostu naturalny w liczbach absolutnych będzie nieco wyższy wskutek coraz zwiększającej się liczby ludności, wynosząc rocznie ok. 5.000. Wraz z przyrostem napływowym i wchłonięciem części dojeżdżających do Poznania pracowników oznacza to wzrost zaludnienia do końca 1955 r. o ok. 35.000 osób, czyli że ludność Poznania w tym roku liczyć będzie ok. 385.000 mieszkańców.

Rozwój ludności Poznania do końca 1955 r. ustalić można z dużym prawdopodobieństwem z uwagi na obowiązujący ustawowo w tym okresie plan gospodarczy. Natomiast określenie rozwoju ludnościowego Poznania w następnych latach natrafia na duże trudności, gdyż nie mamy jeszcze do dyspozycji szczegółowych wytycznych 5-letniego planu gospodarczego z jego ilością produkcji i rąk roboczych, dających się przetłumaczyć na język demograficzny, tzn. na coroczny wzrost stanu zaludnienia.

Istnieje co prawda nader ścisła metoda uzyskania przewidzianego zaludnienia, a jest nią analiza struktury zawodowej ludności. Metoda ta jednak dla naszych celów ma mniejsze zastosowanie. Służy ona do obliczania zaludnienia

danego ośrodka w przyszłości, ale przy założeniu, że znany jest podstawowy element wzoru, którym jest wielkość grupy miastotwórczej (w skład jej wchodzi: przemysł, budownictwo, wyższe zakłady naukowe i szkoły zawodowe, transport kolejowy i wodny oraz instytucje administracyjno-gospodarcze i inne o znaczeniu pozamiejskim) w roku, który bierzemy za podstawę obliczenia. Znana nam jest wprawdzie obecna wielkość tej grupy, nie wiemy natomiast całkiem dokładnie, jak się kształtować będzie jej liczebność w latach następnych. Stąd też metodą tą można się posługiwać raczej przy planowaniu zupełnie nowych miast, jak to ma miejsce np. w Związku Radzieckim.

Jedyna więc droga, jaka pozostaje, to ostrożne wyprowadzenie wniosków z rozwoju dotychczasowego oraz trzeźwa, realna ocena tendencji dalszego rozwoju.

Zajmiemy się najpierw analizą natężenia wzrostu zaludnienia Poznania w poprzednim okresie. Liczba ludności Poznania wzrastała rocznie w tych liczbach stosunkowych jak następuje: w okresie 1861—1910: 2,31% rocznie, w okresie 1871—1921: 2,25%, w okresie 1816—1910: 2,04%, w okresie 1798—1921: 1,95%, w okresie 1890—1921: 1,87%, w okresie 1816—1861: 1,75%. Biorąc okresy krótsze z czasów nowszych zyskujemy liczby bardzo nierówne. I tak w czasie 1900—1910 stwierdzono przyrost ludności w wysokości 2,96% rocznie, w okresie 1900—1924: 2,09%.

Z tych wszystkich dat bierzemy najbardziej typowe: 1,71% (1816—1861) dla rozwoju spokojnego; 1,87% (1800—1921) dla rozwoju średniego na długi czas; 2,31% dla rozwoju żywego (1861—1910) i wreszcie 2,96% (1900—1910) dla rozwoju gwałtownego. Wskaźnik 1,71% uważamy za minimalny, 2,96% — za maksymalny, wreszcie 2,31% za najbardziej typowy i realny na okres najbliższych kilkudziesięciu lat. Gdyby zaludnienie Poznania wzrastać miało według ostatniego wskaźnika (dla porównania bierzemy również wskaźniki 1,71% i 1,87%), to poczynając od roku 1921 powinniśmy otrzymać liczby ludności, jak na tabeli na stronie następnej.

Porównując przyrost ludności w poszczególnych latach według wskaźnika 2,31 z liczbami faktycznego zaludnienia, widzimy, że są one na ogół zgodne. Co prawda tempo wzrostu do 1930 r. było większe, niż to przewiduje tabela, pamiętać jednak trzeba, że były to czasy polszczenia Poznania, wielkiego ożywienia gospodarczego i intensywnych ruchów ludnościowych. Za to rok 1939 — końcowy rok pewnego etapu rozwoju ludnościowego Poznania — wykazuje zdumiewającą identyczność obu liczb. Wojna 1939—1945 nie stanowiła, rzecz jasna, typowego okresu rozwojowego ludności Poznania, już jednak do 1950 r. tempo wskaźnikowe się ujawnia, dostrzegamy bowiem, że w tym roku zaludnienie Poznania stosunkowo niewiele różni się od stanu ludności obliczonego według wskaźnika rozwoju. Również liczba mieszkańców Poznania w 1955 r., przewidywana na podstawie realnych przesłanek, wykazuje całkowitą zbieżność z liczbą wskaźnikową.

Utrzymujące się z jednakową siłą i regularnością tempo wzrostu zaludnienia Poznania od stu lat prawie, pozwala przypuszczać, że rozwój ludnościowy Poznania następnego półwiecza potoczy się według przyjętego przez nas wskaźnika.

| Rok  | 1,71 ‰  | 1,87 ‰  | 2,31 ‰    |
|------|---------|---------|-----------|
| 1922 | 172.320 | 172.590 | 173.340   |
| 1923 | 175.270 | 175.810 | 177.340   |
| 1924 | 178.260 | 179.900 | 181.440   |
| 1925 | 198.000 | 199.150 | 202.330   |
| 1926 | 201.100 | 202.550 | 206.620   |
| 1927 | 204.260 | 206.030 | 211.010   |
| 1928 | 207.460 | 209.560 | 215.500   |
| 1929 | 210.720 | 213.170 | 220.090   |
| 1930 | 214.040 | 216.840 | 224.790   |
| 1935 | 231.490 | 236.250 | 249.970   |
| 1940 | 250.480 | 257.540 | 278.190   |
| 1945 | 271.150 | 280.900 | 309.820   |
| 1950 | 293.660 | 306.520 | 345.290   |
| 1955 | 318.150 | 334.630 | 385.040   |
| 1960 | 344.800 | 365.460 | 429.610   |
| 1965 | 373.820 | 399.290 | 479.590   |
| 1970 | 405.400 | 436.390 | 535.560   |
| 1975 | 439.770 | 477.090 | 598.340   |
| 2000 | 662.970 | 748.060 | 1.046.200 |

Uwidocznione w tabeli liczby zaludnienia Poznania w następnych latach według wskaźnika wzrostu 2,31‰ nie kuszą się wcale o dokładność, trudno bowiem aż tak ściśle przewidzieć zaludnienie dużego miasta na 50 lat naprzód. Możliwe są odchylenia o kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt tysięcy w górę lub w dół. W każdym bądź razie stan ludności nie będzie dużo niższy od przedstawionego w tabeli a wynikającego ze wskaźnika, znamionującego wzrost miasta w latach 1861—1910, z tą tylko różnicą, że raczej nie będzie tak brzemiennej w skutki demograficzne zmian terytorium miasta, jak w tamtym okresie. W ciągu najbliższych lat pięćdziesięciu może co prawda dojść do włączenia Lubonia czy Czerwonaku ze względu na obiekty gospodarcze, oraz miejscowości lotniskowych, jak Puszczykowo czy Puszczykówko, będzie to wszakże oznaczało zwiększenie zaludnienia Poznania zaledwie o kilkadziesiąt tysięcy. Ścisłość przyjętego zaludnienia na lata drugiej połowy bieżącego stulecia może natomiast o tyle nasuwać zastrzeżenia, że tendencje uprzemysłowienia kraju będą coraz silniejsze i na coraz większą skalę będzie się odbywało przemieszczanie ludności wsi do miast. W związku z tym też wskaźnik wzrostu stanu zaludnienia Poznania może się zwiększyć.

#### Literatura:

1. Barciński Florian, Podstawy surowcowe uprzemysłowienia Wielkopolski, Poznań 1938; — 2. Jaffé Moritz, Die Stadt Posen unter preussischer Herrschaft, Leipzig, 1909; — 3. Lewczenko P., Planowanie miast, Warszawa 1949 (tłumaczenie z rosyjskiego) — 4. Waszak Stanisław, Poznań w świetle spisu z roku 1931, Kronika Miasta Poznania 1936; — 5. Waszak Stanisław, Przeobrażenia ludnościowe w Poznaniu w okresie 1939—1945, Kronika Miasta Poznania 1945; Księga pamiątkowa miasta Poznania 1929.