

## OSIĄGNIĘCIA GOSPODARCZE POZNANIA

Uczucie radości w pamiętnych lutowych dniach wyzwolenia zmacone było widokiem potwornych zniszczeń, które dotknęły nasze miasto. W wyniku uporczywych, czterotygodniowych walk, a przede wszystkim wskutek zbrodniczej akcji niszczycielskiej hitlerowskiego najeźdźcy legły w gruzach najgęściej zabudowane i zaludnione dzielnice.

Najwięcej ucierpiały dzielnice położone przy Cytadeli, ostatnim gnieździe oporu wojsk hitlerowskich. Zniszczenie domów i obiektów gospodarczych sięgało tam 90%. Bolesnie odczuli mieszkańcy Poznania zniszczenie Starego Miasta wraz z jego najcenniejszymi zabytkami, a najbardziej ranił serce widok strąconej wieży Ratusza. Pastwą pożaru padła także Biblioteka Raczyńskich z bogatym księgozbiorem, jak również wiele innych zabytków architektury świeckiej i kościelnej.

Poważnemu uszkodzeniu uległy budynki fabryczne i urzędnia wielu zakładów przemysłowych oraz zakładów użyteczności publicznej. Uszkodzone zostały wszystkie trzy zbiorniki gazowe oraz siłownia w Elektrowni. Zniszczone zostały stacje pomp w Wodociągach i Kanalizacji, znaczne szkody poniosła sieć wodociągowo-kanalizacyjna. W 70% zniszczone zostały zabudowania i urzędnia Rzeźni Miejskiej. Całkowitemu zniszczeniu uległy urzędnia portu rzecznego. Tabor tramwajowy bądź został wywieziony, bądź też zniszczony, torowiska i sieć napowietrzna w dużym stopniu zdewastowane, podobnie jak i budynki oraz urzędnia kolejowe. Wszystkie mosty (z wyjątkiem Mostu Dworcowego) zarówno na Warcie, jak i nad torami kolejowymi zostały bądź całkowicie zerwane, bądź poważnie uszkodzone. Wszystkie najważniejsze ulice miasta pokryte były gruzami i rumowiskami z wypalonych i wyburzonych domów.

Oto zestawienie ilustrujące stopień zniszczenia budynków w Poznaniu.

% zniszczenia	mieszkal- ne	gospodar- cze	przemysłowo-handlowe	użyteczności publicznej	Razem
do 1%	1515	145	41	28	1729
.. 5%	1063	116	71	45	1295
.. 25%	706	116	66	67	955
.. 50%	284	48	16	30	378
.. 75%	279	15	20	20	334
.. 100%	890	137	58	56	1141
Razem	4737	577	272	246	5832

Ogólna liczba 5.832 w mniejszym lub większym stopniu zniszczonych budynków stanowiła 55% łącznej ilości budynków w Poznaniu. Największemu zniszczeniu uległy budynki mieszkalne. Ilość zniszczonych lub uszkodzonych domów wynosiła 4.737. Oznaczało to równocześnie, że z 200.000 izb mieszkal-

nych w Poznaniu w chwili wyzwolenia niezdatnych było do zamieszkania 44.000 izb, tj. 22%.

Straty, jakie poniosło miasto w wyniku zniszczeń wojennych, są olbrzymie. Obrazuje to poniższa tablica, obliczająca szkody według cen z r. 1939.

% zniszczenia	rodzaj budynku	ilość	kubatura budynku w m <sup>3</sup>	straty w tys. zł.	Ogółem strat w tys. zł.
do 10%	a) mieszk. gosp. i przem.-handl.	1 701	3 912 300	1 369	1 761
	b) użyteczności publicznej	28	560 000	392	
do 50%	a) mieszk. gosp. i przem. handl.	1 250	2 875 000	5 180	8 181
	b) użyteczności publicznej	45	900 000	3 150	
do 25%	a) mieszk. gosp. i przem.-handl.	887	2 040 100	17 851	41 301
	b) użyteczności publicznej	67	1 340 000	23 450	
do 50%	a) mieszk. gosp. i przem.-handl.	348	800 400	14 007	35 007
	b) użyteczności publicznej	30	600 000	21 000	
do 75%	a) mieszk. gosp. i przem.-handl.	315	724 500	19 018	40 018
	b) użyteczności publicznej	20	400 000	21 000	
do 100%	a) mieszk. gosp. i przem.-handl.	1 088	2 502 400	87 584	165 984
	b) użyteczności publicznej	56	1 120 000	78 400	
Razem					292 252

I jeszcze jedno zestawienie, przedstawiające zniszczenia w budynkach szkolnych:

całkowitemu zniszczeniu	(100%)	uległo	7 budynków
"	w 80%	"	2 budynki
"	w 30%	"	2 "
"	w 25%	"	6 budynków
"	w 20%	"	13 "
"	w 15%	"	28 "
"	w 5%	"	1 budynek
Razem			59 budynków

Ogólne straty szkolnictwa według cen z r. 1939 wyniosły:

w budynkach, terenach, opłotowaniach	—	4.500.000 zł oraz
w sprzęcie i urządzeniach wewnętrznych	—	650.000 zł.

\*

Wydawało się, że odbudowa tak bardzo zniszczonego miasta przerasta siły jednego pokolenia. Jeżeli jednak w przeciągu niewielu lat udało się zaleczyć rany zadane wojną, należy to zawdzięczać w głównej mierze zgodnemu współdziałaniu w dziele odbudowy: władz i społeczeństwa poznańskiego. Efekty uzyskane w tym zakresie obrazuje najlepiej odbudowa domów mieszkalnych. Pod względem tempa i sprawności w tej dziedzinie Poznań świecił przykładem całemu krajowi.

Pierwszym wszakże zadaniem, które postawiły przed sobą władze miejskie tuż po wyzwoleniu, było dostarczenie mieszkańcom najbardziej elementarnych

usług koniecznych dla bytowania tak dużej społeczności miejskiej: wody, światła, gazu, komunikacji. Jeszcze toczyły się zaciekle boje o Cytadelę, gdy pracownicy Wodociągów, pierwsi ze wszystkich zakładów w Poznaniu, rozpoczęli odbudowę stacji wodociągowej na Dębcu, oddając ją do użytku dzięki swej ofiarnej pracy już 22 lutego 1945 r. Po umożliwieniu dostępu na teren Grobli zostaje tam w dn. 16 marca oddana do użytku druga stacja. Równolegle odbudowuje się urządzenia przepompowni i sieć wodno-kanalizacyjną.

Należy też wspomnieć o wydatnej pomocy przy uruchomieniu wodociągów ze strony pracowników ówczesnych Zakładów H. Cegielskiego, którzy przystąpili do uruchomienia elektrowni zakładowej, jedynej wówczas elektrowni w Poznaniu, gdyż elektrownia miejska położona w pobliżu Cytadeli znajdowała się w centrum działań wojennych. Elektrownia Zakładów H. Cegielskiego dostarczyła właśnie pierwszą energię elektryczną m. in. do stacji wodociągowej na Dębcu oraz do szpitala przy ul. Dzierżyńskiego.

Wypada podkreślić, że po całkowitym oswojeniu miasta załoga nowej Elektrowni nie pozostała w tyle za innymi zakładami, bo już w niewiele dni po wyzwoleniu płynąć zaczął pierwszy prąd elektryczny w sieci miejskiej. Poza wielkim wkładem w odbudowę samej siłowni w postaci naprawienia trzeciego turbozespołu, zainstalowano całkowicie nowy elewator oraz odbudowano zniszczony most kolejowy. Wraz z dostarczeniem światła do budynków prowadzono prace nad odbudowaniem punktów oświetlenia ulicznego, doprowadzając ich ilość w krótkim czasie do 2.000.

Na wyróżnienie zasługuje również ofiarna praca tramwajarzy, którzy po ustąpieniu okupanta z zachodniej dzielnicy miasta przystąpili 12 lutego 1945 r. do uporządkowania przedsiębiorstwa i uruchomienia jego zdewastowanych urządzeń. Ściągano z ulic do zajezdni służące do niedawna za barykady wozy tramwajowe i stopniowo doprowadzono je do stanu używalności. Równocześnie dokonywano remontu torów i sieci napowietrznej.

Ukoronowaniem tych wysiłków było uruchomienie w dn. 4 marca 1945 r. pierwszej linii tramwajowej długości 2.410 m. na ul. Rokossowskiego, pierwszego widomego znaku odbudowy. W ślad za uruchomieniem komunikacji lokalnej poszło wznowienie w równie błyskawicznym tempie ruchu kolejowego węzła poznańskiego, mimo iż ostatnie pozostałości zniszczeń wojennych w budynkach stacyjnych i urządzeniach usunięto w kilka lat później.

Poważnego wysiłku dokonano w Gazowni, gdyż oprócz odbudowy piecowni i aparatu odbudowano 2.000 punktów oświetleniowych oraz zbiornik na 15.000 cbm gazu, w drugim zaś etapie zakończono odbudowę drugiego zbiornika na 30.000 cbm.

Efekty gospodarcze odbudowy podstawowych zakładów użyteczności publicznej nie dały na siebie czekać, gdyż zakłady te nie tylko osiągnęły przedwojenny poziom usług, ale go znacznie przekroczyły. Wodociągi miejskie, które w r. 1938 wyprodukowały 9.436.000 m<sup>3</sup> wody, dostarczyły w r. 1946 — 13.000.000 m<sup>3</sup> wody, dostarczyły w r. 1947 przeszło 16.000.000 m<sup>3</sup> wody, czyli prawie o 100% więcej niż przed wojną. Gazownia ze swą produkcją gazu w r. 1938, wyrażającą się liczbą 19.000.000 m<sup>3</sup>, dostarczyła w r. 1946 — 27.000.000 m<sup>3</sup> gazu, zaś w r. 1947 przeszło 32.000.000 m<sup>3</sup> gazu, tj. o 13 milionów m<sup>3</sup> więcej aniżeli w 1938 roku. Wreszcie Elektrownia, produkująca w r. 1938 — 39.000.000 kWh dostarczyła w r. 1946 — 104.000.000 kWh, zaś w r. 1947 —

122.000.000 kWh, a więc o pokazną liczbę 83 milionów kWh więcej aniżeli w r. 1938.

Najbardziej jednak może imponujące i symboliczne niejako dla odbudowy Poznania stało się podźwignięcie z całkowitej ruiny terenów Międzynarodowych Targów Poznańskich. Północna część terenów targowych, położonych wokół placu Marka i Wieży Górnos Śląskiej, została zniszczona już w 1943 r. w czasie bombardowania zainstalowanej w halach targowych fabryki samolotów Focke-Wulff. Ocalała wtedy jedynie częściowo hala nr 4 oraz położone dalej na południe hale nr 2 i 10. Południowa część terenów MTP w dniach walki o Poznań znalazła się poza zasięgiem właściwej strefy ogniowej, nie ominął jej jednak los reszty terenów, gdyż mściwa ręka hitlerowskiego okupanta podpaliła w czasie ucieczki pozostałe dwie hale oraz budynek administracyjny, obracając je w perzynę. W ten sposób cały teren Międzynarodowych Targów Poznańskich przedstawiał po wyzwoleniu obraz kompletnej ruiny i zniszczenia.

Już jednak w dniu 16 lipca 1945 r. Miejska Rada Narodowa podejmuje uchwałę, zmierzającą do reaktywowania Międzynarodowych Targów Poznańskich, wychodząc z założenia, że impreza targowa w skali międzynarodowej stanowić może skuteczny środek podjęcia międzynarodowej wymiany dóbr, tak koniecznych dla odbudowy kraju. Teza, iż targi międzynarodowe nie tylko mogą, ale i powinny istnieć w warunkach gospodarki planowej, jako czynnik pobudzający produkcję i wymianę, jako ważki instrument dydaktyczny — znalazła potwierdzenie w decyzji władz rządowych zorganizowania pierwszych powojennych Międzynarodowych Targów Poznańskich w 1947 r. W międzyczasie zaś z inicjatywy czynników miejscowych doszło we wrześniu 1946 r. do urządzenia wystawy pod nazwą „Odzież i Dom“. W związku z tym do września 1946 r. dokonano częściowej odbudowy terenów targowych, uporządkowując część terenu (powierzchni ok. 26.000 m<sup>2</sup>) z ruin oraz odbudowując hale nr 2, 4, 5 i 6 powierzchni 3.862 m<sup>2</sup>. W drugim etapie, trwającym do kwietnia 1947 r., uporządkowano dalsze 50.000 m<sup>2</sup> terenu oraz odbudowano całkowicie halę nr 2 (ciężkiego przemysłu), powierzchni łącznej (w dwóch kondygnacjach) 5.510 m<sup>2</sup>, halę nr 10 (Pałac Targowy), powierzchni łącznej (w dwóch kondygnacjach) 4.875 m<sup>2</sup>, częściowo halę nr 9 (b. Wieża Górnos Śląska), powierzchni 2.420 m<sup>2</sup>, oraz budynek administracyjny z salą reprezentacyjną. W ostatnim etapie usuwania zniszczeń wojennych odbudowano halę nr 7 (przedwojenną Halę Reprezentacyjną), powierzchni 2.150 m<sup>2</sup>, oraz halę nr 8, powierzchni 2.242 m<sup>2</sup>, kończąc tym praktycznie proces odbudowy zniszczonych przez działania wojenne terenów przedwojennych MTP.

Odbudową nie objęto jedynie zachodniego skrzydła pawilonów wokół placu Marka (pawilon 13, zniszczony doszczętnie przez bomby alianckie), dwóch mniejszych pawilonów obsługi publiczności przy głównym wejściu, zniszczonych również do fundamentów, oraz górnych kondygnacji, b. Wieży Górnos Śląskiej, pozostawiając jej stalową konstrukcję jako szkielet dla planowanego wieżowca. Łącznie zatem odbudowano z gruzów i na fundamentach przedwojennych pawilonów targowych — 6 wielkich hal, ogólnej powierzchni ok. 22.000 m<sup>2</sup>, a łączny koszt odbudowy Międzynarodowych Targów Poznańskich zamykał się kwotą 657 milionów złotych (w dawnej walucie).

Następny okres, na przełomie lat 1949/50, zaznacza się już rozbudową terenów targowych. W r. 1949 przed XXII MTP wybudowano mianowicie halę nr 1

(ciężkiego przemysłu) powierzchni 5.741 m<sup>2</sup> (w dwóch kondygnacjach), uzupełnionej obszerną rampą betonową i dwoma torami kolejowymi, oraz pawilon komunikacji (pawilon H), powierzchni 1.283 m<sup>2</sup>, wyróżniający się piękną szatą architektoniczną. W r. 1949 przystąpiono również do urządzania przyłączonych w r. 1946 terenów cmentarnych, powierzchni (wraz z parcelą przy ul. Śniadeczkich) 96.572 m<sup>2</sup>, które powiększyły teren Targów do 225.213 m<sup>2</sup>, stawiając je pod tym względem na jednym z pierwszych miejsc pośród targów europejskich. Plan przewidywał powstanie na przyłączonych terenach Parku Targowego, obejmującego równocześnie sprzedaż detaliczną i kiermaszową. Przystosowanie terenów dawnych cmentarzy do celów targowych połączone było z wielkimi trudnościami, gdyż cały teren pokryty był siecią żelazobetonowych bunkrów przeciwbombowych, dochodzących niekiedy do grubości 2,5 m oraz rowów strzeleckich i zasieków. Po rozbiorzeniu urządzeń wojskowych, zniwelowaniu gruntów i zainstalowaniu sieci wodno-kanalizacyjnej i elektryczno-gazowej przystąpiono do wytyczenia dróg, wybudowania centralnej betonowo-asfaltowej Alei Kiermaszowej, dwóch wodotrysków, sadzawki, wreszcie wykonania rozległych prac ogrodniczo-ozdobnych. Równocześnie scentralizowano na terenie Parku Targowego sprzedaż o charakterze detalicznym i kiermaszowym, budując na ten cel 118 standardowych pawilonów i kiosków kiermaszowych, łącznej powierzchni 7.893 m<sup>2</sup>. Z większych i trwalszych budowli wymienić należy zespół pawilonów kultury i sztuki powierzchni 600 m<sup>2</sup>, kino dzienne na 700 widzów, kawiarnię powierzchni 306 m<sup>2</sup>, bar rybny powierzchni 390 m<sup>2</sup> i zespół pawilonów „Spółnoty pracy“ powierzchni 280 m<sup>2</sup>.

Odbudowa Międzynarodowych Targów Poznańskich miała wszakże tę zasadniczą wadę, że prowadzona była doraźnie, od przypadku do przypadku, zależnie od środków finansowych i możliwości wykonawczych. Celem zharmonizowania zabudowy MTP pod względem architektonicznym powołana została w 1949 r. specjalna pracownia architektoniczna, która opracowała plan przebudowy i rozbudowy Terenów MTP. Plan ten jednak nie mógł być zrealizowany, gdyż od r. 1951 zaprzestano urządzania Targów Poznańskich i dopiero w 1954 r. podjęto decyzję zorganizowania XXIV MTP w 1955 r. Co do rozbudowy terenów targowych, to ograniczono się jedynie do rozszerzenia krytej powierzchni ekspozycyjnej o nową halę, wielkości 6.000 m<sup>2</sup>. Jest wszakże rzeczą niewątpliwą, że w ślad za urządzaniem kolejnych rokrocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich pójdzie rozbudowa i modernizacja ich terenów.

\*

Pierwsze lata bytowania Poznania w warunkach społeczno-gospodarczych, które przyniosła ze sobą Polska Ludowa, wypełnione były wyczerpaną pracą nad odbudową substancji mieszkaniowej i przywróceniem obiektom gospodarczym i kulturalnym ich pełnej użyteczności. Sytuacja miała jednak wkrótce ulec gruntownej zmianie. Wraz z zakończeniem zasadniczego procesu odbudowy, trwającego do r. 1948, rozpoczyna się dla miasta nowy etap rozwoju, polegający na przekształcaniu jego struktury gospodarczo-społecznej i oblicza przestrzennego. Znacznemu spotęgowaniu uległa przede wszystkim funkcja produkcyjna Poznania, ten podstawowy czynnik miastotwórczy, decydujący o linii rozwojowej każdego ośrodka. Wszelkie inne funkcje miejskie, jak handlowa, komunikacyjna, kulturalna czy stołeczna, są po większej części zjawiskiem wtórnym,

uzależnionym najściślej od zasadniczej funkcji gospodarczej. Można sobie co prawda wyobrazić miasto w znaczeniu prawno-administracyjnym, bez oparcia o bazę gospodarczą. Byłby to jednakowoż twór efemeryczny, wcześniej czy później skazany na wymarcie. Głównym więc założeniem racjonalnej polityki urbanistycznej powinno być uchronienie miasta od wędnięcia jego funkcji produkcyjnej, co prowadzi do stagnacji i upadku, ale przeciwnie — stałe pobudzanie rozwoju zakładów przemysłowych, które determinują rozwój mieszkalnictwa, usług handlowych, komunalnych i kulturalno-socjalnych.

Plan sześciolletni przyniósł dla Poznania gwałtowny skok jego pozycji jako ośrodka przemysłowego. Poznań nie był w okresie międzywojennym poważnym skupiskiem wielkiego przemysłu. Zatrudnienie w zakładach przemysłowych nie przekraczało tuż przed 1939 r. ok. 20.000 pracowników. Co więcej, poznańskie fabryki zlokalizowane były niewłaściwie z punktu widzenia wymogów urbanistycznych — pośród zabudowy mieszkalnej, bez możliwości rozwoju przestrzennego. Już w r. 1949 w wyniku systematycznej akcji odbudowy poznańskich zakładów przemysłowych zatrudnienie w nich przekroczyło poziom przedwojenny i osiągnęło liczbę 27.000 pracowników. Najbardziej jednak intensywne tempo industrializacji Poznania rozpoczyna się wraz z pierwszym rokiem planu sześciolletniego. Potężnie rozbudowują się istniejące zakłady przemysłu kluczowego, jak np. Zakłady Przemysłu Metalowego im. J. Stalina, które zwiększyły pięciokrotnie ilość zatrudnionych pracowników oraz podniosły produkcję podstawowych wyrobów, jak parowozów, wagonów i obrabiarek w okresie 1945—1954 średnio o 1000%; Wielkopolska Fabryka Urządzeń Mechanicznych, której wartość produkcji w latach 1950—1953 r. wzrosła o 89%, Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil“ (wzrost wartości produkcji w okresie 1950—53 o 95,8%), Poznańskie Zakłady Przemysłu Odzieżowego im. „Komuny Paryskiej“ (wzrost o 29,4%), Poznańska Huta Szkła (wzrost o 146,9%), Poznańskie Zakłady Środków Odżywczych (wzrost o 92,7%), Zakłady Przemysłu Cukierniczego „Goplana“ (o 107,2%).

Ponadto powstały w naszym mieście nowe, wielkie zakłady przemysłowe, jak np. Fabryka Maszyn Żniwnych i Poznańskie Zakłady Metalurgiczne, oba stanowiące jedne z głównych obiektów planu sześciolletniego kraju. Nowo powstałe zakłady zlokalizowane są na prawym brzegu Warty, stanowiąc najistotniejszy czynnik urbanizacji zaniedbanych dotychczas dzielnic prawobrzeżnych. Już obecnie udział prawobrzeżnych zakładów przemysłowych stanowi 2/5 całego przemysłu Poznania.

Obecnie na terenie Poznania znajduje się około 70 przedsiębiorstw oraz zakładów przemysłu kluczowego, które zatrudniają według stanu na 1 stycznia 1954 r. 57.991 osób, w tym 18.831 kobiet. Ten trzykrotny prawie wzrost zatrudnienia w przemyśle poznańskim w porównaniu ze stanem przedwojennym jest najlepszym miernikiem potężnego procesu industrializacji, zachodzącego w naszym mieście. Najwybitniej rozwinął się przemysł metalowy. Poznań stanowi jeden z głównych ośrodków przemysłu tego rodzaju w Polsce. Silnie reprezentowane są również gałęzie przemysłu chemicznego, spożywczego, tłuszczowego i odzieżowego.

Stały i nieprzerwany rozwój wykazuje poznańska drobna wytwórczość. W państwowym przemyśle terenowym i spółdzielczym rozwój ten charakteryzuje się przede wszystkim poważnym wzrostem produkcji. Jeżeli stan

z roku 1950 przyjmujemy za 100, to w roku 1951 wskaźnik produkcji wynosi 144, w r. 1952 — 196, w r. 1953 — 223 i w 1954 r. — 251. Ogółem w Poznaniu znajdują się 93 przedsiębiorstwa drobnej wytwórczości, w tym 89 przedsiębiorstw spółdzielczych oraz 4 przedsiębiorstwa państwowego przemysłu terenowego. Zatrudnienie wynosi 11.022 osób, w tym 4.385 kobiet. Miasto nasze jest znaczącym skupiskiem drobnej wytwórczości, a wartość produkcji poznańskich zakładów stanowi ok. 40% produkcji całego województwa poznańskiego. Na tle sytuacji w tym zakresie w całym regionie wielkopolskim mamy więc do czynienia ze zjawiskiem zbytnej aglomeracji tych zakładów w Poznaniu, co pociągnie za sobą, być może, konieczność ich deglomeracji na rzecz niedoinwestowanych pod tym względem innych miast województwa.

\*

Sens ekonomiczny funkcji produkcyjnej miasta polega na tym, że przysparza ona dóbr materialnych, koniecznych do zaspokojenia złożonych i skomplikowanych potrzeb ludzkości. Jest rzeczą jasną, że w lwiej części zasadza się ona na działalności przemysłowej. Oprócz niej jednak na terenie miasta mamy do czynienia również z wytwarzaniem artykułów rolnych, choć oczywiście, ciężar gatunkowy produkcji rolnej jest znacznie mniejszy od przemysłowej. Mimo to trzeba stwierdzić, że obszar zajęty przez uprawy rolnicze na terenie Poznania jest wcale niemały, a towarowość produkcji równa się towarowości dość dużego powiatu. Obszar użytków rolnych, do których zaliczone są również ogrody przydomowe, obejmuje 9.337 ha, czyli 43% ogólnej powierzchni miasta, obszar zaś gruntów ornych obejmuje 7.475 ha, czyli 54% ogółu powierzchni. Obszar gruntów ornych zmniejsza się zresztą z każdym rokiem, z powodu postępującej intensywnie rozbudowy miasta i przejmowania gruntów na cele użyteczności publicznej.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że gospodarkę rolną tak dużego miasta jak Poznań należy nastawić na wykształcenie wielkiego zaplecza warzywniczo-sadowniczego i hodowlanego, zdolnego zaspokoić potrzeby mieszkańców. Świadomość konieczności stworzenia wokół zurbanizowanego ośrodka Poznania szerokiego zaplecza upraw warzywniczo-owocowych przeniknęła już od dawna do szerokiego rzesz chłopstwa pracującego naszego miasta. Kolejne roczne plany gospodarcze realizowały tę zasadniczą wytyczną. Dowodem jest stałe zmniejszanie się upraw kłosowych — z 57,6 w 1951 r. do 49,3% w 1953 r. na rzecz ziemniaków i warzyw, których uprawy stale wzrastają — pierwszych z 21,1% w 1951 r. do 24,7% w 1953 r., drugich z 2,4 w 1951 r. do 8,8% w 1953 r. W okresie 1945—1954 uprawy roślin przemysłowych wzrosły o 55%, obszar upraw roślin kontraktowanych podniósł się z 76 do 360 ha. Łącznie obszar pod uprawę warzyw zwiększył się o 29%. Równocześnie zwiększyły się uprawy najwartościowszego ze zbóż, jakim jest pszenica — o 36%. Dość znacznie, bo ok. 10% podniosły się plony głównych zbóż, o 20% wzrosły plony buraków cukrowych. Bardzo wydatnie zwiększyła się wreszcie ilość nasadzeń drzew owocowych: z 70 tys. w 1945 r. do 245 tys. w 1953 r.

Duże osiągnięcia notuje się na odcinku produkcji zwierzęcej. W porównaniu z r. 1945 stan pogłowia bydła zwiększył się z 1.636 sztuk do 2.600 sztuk, trzody chlewnej z 856 sztuk do 7.520 sztuk, owiec z 46 sztuk do 1.250 sztuk. Na terenie

miasta istnieje duże zainteresowanie hodowlą zwierząt futerkowych, zajmują się nią bezrolni hodowcy oraz małorolni chłopcy. Od 1949 r. podniósł się bardzo stan pogłowia zwierząt futerkowych, np. ilość bobrzyków z kilku sztuk wzrosła do około 10.000, coraz większe jest również zainteresowanie hodowlą rasowych królików i stale wzrasta jakość materiału hodowlanego.

Najpoważniejsze efekty w ciągu ostatnich lat w zakresie rozszerzania arealu upraw warzyw na terenie Poznania posiadają państwowe gospodarstwa rolne. Zespół P.G.R.-ów zwiększa obszar upraw warzyw gruntowych w Szczepankowie do 50 ha i tworzy nowy kompleks uprawy w Naramowicach na obszarze 100 ha. Zużytkowuje się również rozległe tereny ściekowe Lubońskich Zakładów Przemysłu Ziemniaczanego, dających glebę, która się nadaje we wszechmiar pod uprawę warzyw. Projektowany obszar uprawy znajduje się w Babkach i wynosi ok. 300 ha. W 1954 r. P.G.R.-y podjęły znaczne inwestycje, zmierzające do stworzenia na terenie Poznania wielkiego kompleksu szklarniowego powierzchni 10.000 m<sup>2</sup>, obejmującego zarówno szklarnie zimne, jak i ogrzewane. Kombinat ten zlokalizowano w Naramowicach w bliskości bazy uprawnej warzyw gruntowych, budując własne piece ogrzewalnicze. Stworzenie tak poważnego ośrodka produkcji warzyw przyspieszonych w Poznaniu wpłynie decydująco na poprawę zaopatrzenia miasta w nowalce i zwiększenie ich spożycia.

Pozostaje jednak faktem, że mimo słusznego kierunku rozwojowego rolnictwa na terenie miasta udział produkcji ogrodniczo-warzywniczej jest jeszcze znikomy. Załedwie 9% ogólnego obszaru gruntów ornych zajęte jest pod uprawę warzyw, wzrost zaś produkcji warzywniczej nie odpowiada możliwościom terenu i nie zaspokaja potrzeb mieszkańców miasta. Jednakowoż żadne miasto, choćby o najbardziej rozległym obszarze, nie jest w stanie samo zaspokoić zapotrzebowania na warzywa i owoce. Niezbędne jest stworzenie szerokiej bazy upraw warzywniczych wokół miasta, które by przeznaczone były na potrzeby rynku miejskiego. Konieczność stworzenia tego rodzaju bazy wokół Poznania jest oczywista. Przywóz znacznych ilości warzyw i owoców — wobec ujemnego ich bilansu — z odległych powiatów naszego województwa, a nawet z innych województw obciąża nadmiernie środki transportowe, przyczynia się do wzrostu ceny i powoduje, że towar dochodzi do konsumenta zwiednięty lub wręcz zepsuty.

W promieniu przeto 40 km od Poznania powstaje rejon upraw warzyw, powierzchni 4.262 ha, nastawiony na zaopatrzenie rynku poznańskiego. Rozmieszczenie poszczególnych asortymentów warzyw w zależności od warunków glebowych i klimatycznych oraz wytrzymałości ich na transport idzie w kierunku jak największego skoncentrowania urządzeń technicznych (szklarni i inspektów) nastawionych na produkcję warzyw przyspieszonych — możliwe na terenie miasta i w najbliższym jego obrębie, co pozwoli na skomasowanie produktów w celu łatwiejszego dostarczenia go konsumentom. Warzywa w uprawie gruntowej, wymagające szybkiego zużycia, jak: sałaty, kalafiori, rzodkiewki, rejonizuje się również w najbliższym obrębie miasta, natomiast w środkowych i nadgranicznych terenach rejonu lokalizuje się uprawę warzyw cebulowych, korzeniowych i kapusty. Jako cel dla nowo kształtującej się bazy warzywniczo-sadowniczej miasta Poznania stawia się podwojenie do 1960 r. spożycia rocznego warzyw i owoców, tzn. aby osiągnęło ono — zamiast jak



dotychczas 65 kg warzyw i 7 kg owoców — łączną ilość 150 kg na mieszkańca miasta.

\*

Poznań jest miastem licznych i wzorowo urządzonych punktów obrotu towarowego. Pod koniec 1954 r. znajdowało się na terenie miasta 1098 placówek handlu uspołecznionego i 532 punkty sieci drobnodetalicznej (kioski, stragany) oraz 380 sklepów prywatnych. Ponadto istnieje w Poznaniu 98 zakładów otwartego żywienia zbiorowego. W ciągu ostatnich lat bardzo wydatnie zwiększyła się sieć placówek handlu uspołecznionego, mianowicie z 735 w 1950 r. do 1.098 w 1954 r. Rozwinęła się bardzo sieć drobnodetaliczna — z 72 punktów w 1950 r. do 532 w 1954 r. Jest rzeczą oczywistą, że tak silny wzrost sieci handlu uspołecznionego postępował zrazu w ramach istniejącej ilości placówek handlowych drogą przejmowania sklepów prywatnych, co jednakowoż równoznaczne było od razu z adaptacją lokalu, częstokroć jego powiększeniem, z bogatszym wyposażeniem i podniesieniem jakości usług. Stopniowo wszakże przybawało coraz więcej sklepów z nowego budownictwa, posiadających odpowiadającą normom urbanistyczno-architektonicznym powierzchnię sklepową, z właściwą głębokością traktu, z racjonalnym podziałem placówek na powierzchnię sprzedażną, zaplecze i magazyn, placówki o estetycznym wnętrzu, wyposażone w nowoczesne urządzenia. W samym tylko 1954 r. powstało 40 sklepów uspołecznionych w nowo wybudowanych domach. Instytucją handlową nieznaną poprzednio są bary mleczne. Pojawiły się one w 1948 r. i od tego czasu ilość ich wzrosła do 16. Świadectwem stałego rozwoju handlu uspołecznionego jest wzrost obrotów wynoszący rocznie przeciętnie 5%.

Najpoważniejszym osiągnięciem ostatniego okresu jest oddanie do użytku nowego Powszechnego Domu Towarowego u zbiegu ul. Lampego i 27 Grudnia. Jest to jeden z największych (ok. 40.000 m<sup>3</sup>) i najnowocześniejszych obiektów handlowych tego typu w Polsce. Posiada 81 stoisk, reprezentujących 20 branż. Wnętrze uderza smakiem i racjonalnym rozplanowaniem.

Przy realizacji postulatu zaspokojenia potrzeb ludzkich należy mieć na oku nie tylko ilość i jakość masy towarowej, lecz również sposób, w jaki ta masa dostaje się do rąk konsumenta. Innymi słowy, chodzi o jak najbardziej racjonalną lokalizację sieci handlu detalicznego. Ze względu na wagę tego zagadnienia, jak i z uwagi na to, że w ostatnich latach zachodzi w Poznaniu proces gruntownego przeobrażenia sieci handlu w oparciu o nową strukturę urbanistyczną miasta, wypada pokrótce scharakteryzować najważniejsze cechy lokalizacji placówek handlowych w Poznaniu. Sieć handlu detalicznego jest zagadnieniem natury przestrzenno-demograficznej: zależy od rodzaju zabudowy i gęstości zaludnienia danego skupiska ludzkiego, posiadającego określoną strukturę społeczno-gospodarczą. W przypadku Poznania obserwujemy bardzo wyraźnie zależność sieci detalicznej od ukształtowania przestrzennego miasta i rozmieszczenia ludności. Teren miasta da się podzielić na kilka stref zabudowy o różnej gęstości zaludnienia.

Istnieje więc:

- 1) właściwy ośrodek zurbanizowany o zwartej zabudowie, obejmujący śródmieście (centrum miasta) i części dzielnic: Łazarza, Wildy, Jeżyc;
- 2) dalej tereny o zabudowie luźnej, jak np. Górczyn, Dębiec, Grunwald, Sołacz, Winiary;

3) wreszcie jako ostatnie — dzielnice peryferyjne, położone na dalekich krańcach miasta i w odróżnieniu od tamtych dwóch kategorii mające charakter raczej wiejski.

Jest rzeczą oczywistą, że w pierwszej i drugiej kategorii dzielnic istnieje największe zagęszczenie ludności i w związku z tym mamy tam do czynienia z maksymalnym skupieniem placówek handlowych.

Obok tego koncentrycznego układu zabudowy Poznania wywodzącego się z rozwoju historycznego miasta, drugą cechą charakterystyczną są promieniście wychodzące ze śródmieścia arterie wypadowe, wiodące do poszczególnych dzielnic. Są to ulice Dąbrowskiego, Rokossowskiego i Dzierżyńskiego, będące pryncypalnymi ulicami dzielnic: Jeżyce, Łazarz i Wilda. Każda z tych dzielnic stanowi jak gdyby wydzieloną całość, z rynkiem jako punktem ogniskującym.

Największa ilość sklepów znajduje się właśnie wzdłuż zasadniczych ciągów handlowych tych dzielnic: ul. Rokossowskiego wraz z Rynkiem Łazarskim i ul. Dzierżyńskiego wraz z Rynkiem Wildeckim. Znacznie słabiej rozwinięta jest sieć przy ulicach bocznych oraz na dalszych odcinkach tych dwóch głównych arterii przelotowych. Na Jeżycach sieć sklepów spożywczych zgrupowana jest głównie na odcinku ul. Dąbrowskiego do Rynku Jeżyckiego i ulicach bocznych: Wawrzyniaka, Kraszewskiego, Szamarzewskiego. Od Rynku w stronę ul. Polnej sieć sklepów jest już bardzo rzadka. Sklepy branży przemysłowej zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż ul. Dąbrowskiego i tylko gdzieś indziej jeszcze przy ulicach: Kraszewskiego, Wawrzyniaka, Szamarzewskiego.

Obserwując rozmieszczenie sieci handlowej w obrębie tzw. ośrodka zurbanizowanego o zwartej zabudowie widzimy jednakowoż, że placówki handlowe skupiają się najęściej na pewnych określonych ulicach stanowiących ciągi handlowe. Tak np. ul. Armii Czerwonej jest zdecydowaną arterią handlową, podczas gdy równoległa do niej a odległa o kilkadziesiąt metrów ul. Chudoby jest martwa pod tym względem. Uderza, że największe skupisko sklepów istnieje przy ulicach, mających charakter przelotowy, przez które przechodzi linia tramwajowa i gdzie koncentruje się największy ruch uliczny. Jaskrawo występuje to w sieci detalicznej artykułów przemysłowych, które poza śródmieściem grupują się przede wszystkim przy wymienionych już trzech arteriach wylotowych. Fakt ten jest niewątpliwie pozostałością po okresie handlu kapitalistycznego, mierzącego przydatność placówki handlowej jedynie jej jak największą rentownością, którą gwarantowała ruchliwość danej ulicy. Oprócz ul. Armii Czerwonej najbardziej ożywiony pod względem handlowym charakter ma ul. 27 Grudnia i plac Wolności. Nagromadzenie sklepów w tym rejonie związane jest w dużej mierze z ich centralnym i przelotowym w mieście położeniem. Tysiące ludzi, przepływających codziennie przez te ulice zaopatruje się tam właśnie w artykuły różnego rodzaju, mimo iż posiada sklepy w dzielnicach swego zamieszkania. Mówiąc o sieci detalicznej jako pochodnej potrzeb ludności danego terenu nie należy zapominać, że Poznań jest miastem o charakterze wojewódzkim, ściągającym dużą ilość osób przyjezdnych, nie tylko takich, którzy przyjeżdżają okresowo, ale i tych, którzy stale dojeżdżają do pracy.

Podjmując próbę przekształcenia sieci handlu w Poznaniu, należało wziąć pod uwagę specyficzność, wynikającą z jej dotychczasowego rozwoju, oraz

ustalić najbardziej właściwe kryteria zmian. Nie ulega wątpliwości, że sieć handlowa śródmieścia wykazuje wielką aglomerację sklepów wszystkich branż. Nierzadkim jest zjawiskiem, iż w bezpośrednim sąsiedztwie mieszczą się sklepy z tej samej dziedziny. Zachodzą również wypadki, że sklepy niektórych branż nie są reprezentowane w innych dzielnicach poza śródmieściem. Wydaje się jednakowoż rzeczą słuszną, aby sklepy z artykułami, które nie są przedmiotem masowego spożycia, były lokalizowane w niektórych tylko punktach miasta. Fakt, iż śródmieście jest skupiskiem przeważnej części urzędów i instytucji, że przyjezdni mają możliwość poczynienia tam wszelkiego rodzaju zakupów, decyduje o tym, że ludność miasta skłonna jest zaopatrywać się w pewne wyspecjalizowane artykuły w śródmieściu. Z tej racji nie można uznać za błąd zlokalizowania sklepów jubilerskich, sportowych itp. w śródmieściu, jeśli chce się im zapewnić odpowiednią frekwencję i obroty. Trudno również nie zgodzić się z faktem, iż jedyny w mieście Powszechny Dom Towarowy znajduje się właśnie w śródmieściu. Wysiłki powinny więc iść raczej w kierunku rozszerzenia sieci tych sklepów w pozostałych dzielnicach miasta (najruchliwszych jego punktach), nie zaś w kierunku likwidowania niektórych placówek i przenoszenia ich poza centrum miasta.

Z drugiej jednak strony mamy do czynienia ze zbytnim nagromadzeniem sklepów pewnych branż w śródmieściu. Tak się dzieje np. ze sklepami branży drogeryjno-kosmetycznej, których jest aż 14. Spotykamy się również z faktem, iż pewne lokale handlowe dużej powierzchni oddano jednostkom, które nie są w stanie ich w pełni wykorzystać. Poważną wadą sieci handlowej w śródmieściu jest przeznaczenie szeregu lokali na cele nie mające nic wspólnego z handlem.

Ostatnio w sposób najbardziej konsekwentny przeprowadzono lokalizację sieci placówek handlowo-usługowych na Starym Rynku, wyznaczając placówki w nowych obiektach, jak również dokonując zmiany branż niewłaściwie zlokalizowanych punktów. Było to szczególnie konieczne w obliczu końcowego stadium odbudowy Starego Rynku. Miniony okres czyniał inwestycyjnych, charakteryzował się brakiem myśli przewodniej w zakresie koncepcji handlu i rozwiązań funkcjonalnych poszczególnych sklepów, co objawiało się m. in. w nienormatywnej powierzchni, niewłaściwym rozlokowaniu zapleczy, braku odpowiednich okien wystawowych, nie mówiąc już o całkowitej przypadkowości lokalizacji sklepów.

Założenia planu zagospodarowania przestrzennego wyznaczają dla Starego Rynku szczególną rolę w organizmie miejskim, uwarunkowaną jego zabytkowym charakterem, przyciągającym liczne rzesze zwiedzających, oraz położeniem przy głównych, krzyżujących się ze sobą ciągach komunikacyjnych z północy na południe, ze wschodu na zachód i najważniejszych zespołach mieszkalnych śródmieścia. Tak więc Stary Rynek, aczkolwiek nie będzie, jak przed wojną, ośrodkiem zgiełkliwego handlu wszelkich branż, zachowa przecież swój wielkomiejski, handlowy charakter, zgodny jedynie z nową rolą Rynku w życiu miasta.

Znacznie większe trudności nastęrcza właściwa lokalizacja sieci handlowej na peryferiach, jakkolwiek wiadomo, że zbyt mało jest w tych dzielnicach nie tylko sklepów z bardziej pokupnymi artykułami przemysłowymi, jak np.

artykuły gospodarstwa domowego czy drogerijne, lecz brak jest też niekiedy sklepów spożywczych zaopatrujących ludność w podstawowe, codziennie potrzebne produkty. Brakowi temu stara się zaradzić rozszerzająca się stale sieć kiosków i straganów, lokalizowanych przede wszystkim tam, gdzie wskutek braku odpowiedniego lokalu nie można otworzyć stałej placówki handlowej. W 1954 r. uruchomiono 77 punktów sieci drobnodetalicznej.

Obok produkcji towarowej doniosłe znaczenie mają usługi przemysłowe i nieprzemysłowe drobnej wytwórczości. Poznań posiada stosunkowo silnie rozbudowaną sieć punktów usługowych, tak pod względem ilości, jak i różnorodności. Na przestrzeni ostatnich kilku lat obserwuje się bardzo wybitny wzrost ilości placówek usługowych — z 420 w 1952 r. do 694 w 1954 r., w tym usługi przemysłowe — ze 195 do 316, usługi nieprzemysłowe — z 225 do 378.

\*

Zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla naszego miasta jest budownictwo mieszkaniowe, zarówno z uwagi na wielkie zniszczenie substancji mieszkaniowej w czasie działań wojennych, jak i z racji bardzo intensywnego tempa rozwoju demograficznego. Wojna spowodowała wszak ubytek 22% ogółu izb mieszkalnych, ludność zaś w minionym dziesięcioleciu i w stosunku do stanu w 1939 r. zwiększyła się prawie o 100 tysięcy mieszkańców. Pierwsze lata poświęcone były też wyrównaniu bardzo poważnych szczerb z okresu wojny. Następne natomiast lata znamionuje dążność do stworzenia racjonalnej polityki budownictwa mieszkalnego, polegającej na wytyczeniu kierunków rozwojowych obszaru mieszkalnego miasta oraz nakreśleniu granic i stopnia natężenia zabudowy poszczególnych stref mieszkalnych.

W 1948 r. rozpoczyna w Poznaniu działalność na większą skalę Zakład Osiedli Robotniczych (obecnie Dyrekcja Budowy Osiedli Robotniczych). Jak sama nazwa wskazuje, instytucja ta powołana jest przede wszystkim do budowy nowoczesnych, socjalistycznych osiedli robotniczych. Na ogół nie jest to możliwe w obrębie zwartego ośrodka zurbanizowanego. Stąd rodzi się tendencja do szukania terenów wewnątrz zespołu miejskiego, ale nie obciążonych żadnymi obiektami naziemia, gdyż tylko w tych warunkach przestrzennych można tworzyć osiedla, stanowiące zwartą całość urbanistyczno-architektoniczną, wyposażone we wszystkie udogodnienia cywilizacji i urządzenia kulturalno-socjalne i wyróżniające się w ten sposób korzystnie spośród reszty zabudowy miasta.

Pierwszym osiedlem tego typu w Poznaniu jest osiedle robotnicze na Dębcu. Budowę jego rozpoczęto w 1948 r., pierwszy etap budowy zakończono w 1954 r. W okresie tym wybudowano ogółem 25 budynków, w tym 18 mieszkalnych o łącznej ilości 2.700 izb. Pośród nich 2,3% stanowią mieszkania jednoizbowe (kawalerskie), 26,2% dwuizbowe, 61,5% trzyizbowe oraz 10% czteroizbowe. W obrębie osiedla mieści się szkoła na 800 uczniów, przedszkole na 120 i żłobek na 80 dzieci, hotel na 300 osób, poczta, ośrodek zdrowia, 3 bursy na 30, 100 i 200 osób. Osiedle posiada ponadto 11 sklepów, trzy punkty usługowe (krawiecki, szewski i fryzjerski) oraz aptekę. Obecnie osiedle zamieszkuje 4.860 osób, przewiduje się jego rozbudowę do 1960 r. do rozmiarów 12-tysięcznego osiedla.

W r. 1949 rozpoczęto, a w 1955 r. zakończono budowę osiedla robotniczego na Komandorii, obejmującego 10 budynków o 740 izbach, zamieszkałych przez 1.267 osób. W osiedlu istnieje specjalny budynek handlowy, zawierający 3 sklepy oraz restaurację. Ponadto osiedle posiada 3 punkty usługowe (krawiecki, szewski i fryzjerski). Osiedle zostanie rozbudowane do 3.000 mieszkańców.

Przykładem w pełni ukończonego i zagospodarowanego przestrzennie osiedla jest osiedle robotnicze przy ul. Chociszewskiego, którego budowę rozpoczęto w 1951 r. a zakończono w r. 1954. Osiedle posiada 12 budynków o 1.291 izbach i zamieszkałe jest przez 2.330 osób. Urządzenia socjalne reprezentowane są przez przedszkole na 120 dzieci i przychodnię lekarską, zaś usługi przez dwa sklepy handlowe. Osiedle stanowi zwarty i jednolity pod względem architektonicznym kompleks, z całkowicie urządzonej terenem, bogato wyposażonym w zieleni oraz miejsca zabaw i wypoczynku.

Budowa osiedli położonych poza obszarem zwartej zabudowy posiada wszakże tę niedogodność, że połączona być musi częstokroć z całkowitym uzbrojeniem terenu, a więc wyposażeniem go w sieć wodociągowo-kanalizacyjną, elektryczno-gazową, w umocnioną nawierzchnię ulic i w chodniki. Najjaskrawiej wystąpiło to w przypadku osiedla dębieckiego, powstałego na dziewiczym terenie, pozbawionym zupełnie urządzeń komunalnych.

Oczywista, że powiększa to znacznie koszty budownictwa mieszkaniowego, gdyż uzbrojenie terenu stanowi przeciętnie ok. 30% całości kosztów budowy obiektów mieszkalnych. Z ekonomicznego więc punktu widzenia bardziej racjonalne wydawało się wypełnienie luk w zabudowie dzielnic śródmiejskich, przy ulicach uzbrojonych. Pozostawało to w zgodności z urbanistycznymi założeniami stworzenia ciągłości w zabudowie śródmieścia i nadania mu wielkomiejskiego charakteru. Wypada zaznaczyć, że zabudowa parcel w śródmieściu, będących pozostałością po zniszczonych w czasie działań wojennych domach, mogła się i tak rozpocząć dopiero około 1950 roku, gdyż wtedy to poczęła się krystalizować koncepcja urbanistyczno-architektoniczna śródmieścia i jego charakter funkcjonalny w organizmie miejskim. Od tego też czasu, w ślad za opracowywaniem fragmentów szczegółowego planu zabudowy śródmieścia, budownictwo socjalistyczne DBOR skierowuje swą uwagę coraz bardziej na centrum Poznania, realizując konsekwentnie zasadę tzw. plombowania miasta. Nowymi blokami zapełniły się ulice: Ratajczaka, Chudoby, Libelta, Kosińskiego, Wzgórze św. Wojciecha, w trakcie realizacji jest całkowita odbudowa ścian placu Wielkopolskiego i Młodej Gwardii.

Szczególne znaczenie dla pobudzenia żywotności centralnych dzielnic miasta ma odbudowa Starego Rynku wraz z szerokim zapleczem. Albowiem poznańskie Stare Miasto jest organiczną częścią organizmu miejskiego, nie leży na uboczu najsilniej zurbanizowanego ośrodka miasta, jak np. Starówka warszawska, lecz przeciwnie, stanowi jego jądro, decydując o koncentrycznym sposobie zabudowy Poznania. Nie stanowił też Rynek poznański przed 1939 r. martwego zespołu zabytkowych obiektów, lecz był centrum najbardziej ożywionego handlu, co zresztą bardzo niekorzystnie odbiło się na jego szacie architektonicznej i zabytkowym charakterze. Obecna koncepcja odbudowy Starego Rynku, zachowując w dużej mierze jego handlowy charakter przez pozostawienie w parterach odbudowywanych kamieniczek lokali handlowych z więcej wartościowymi i estetycznymi towarami, idzie raczej w kierunku

stworzenia z Rynku niejako salonu Poznania, ośrodka nauki, kultury i sztuki oraz bardziej luksusowych form handlu i żywienia zbiorowego.

W ciągu minionych dziesięciu lat odbudowano ogółem 27 kamieniczek, w tym 5 przez DBOR. W trakcie odbudowy znajduje się 16 dalszych obiektów, w tym 8 przez DBOR. W ten sposób zakończona będzie zabudowa wszystkich ścian Starego Rynku. Ponadto odbudowano szereg stylowych kamieniczek przy ul. Wodnej, Woźnej, Wielkiej, Wrocławskiej, Koziej, Klasztornej, Ślusarskiej i placu Kolegiackim. W trakcie realizacji jest całkowita odbudowa wielkiego bloku między ul. Wielką, Garbarami a Wodną oraz przywracanie do życia zabytkowych kamieniczek przy ul. Rynkowej, Zamkowej, 23 Lutego, Wronieckiej, Maształarskiej i Garbarach.

Sumaryczny spis ludności w dn. 14 lutego 1946 r. wykazał istnienie w Poznaniu 160.463 izb mieszkalnych. Na podstawie ankiety w sprawie odbudowy i stanu zabudowy m. Poznania według stanu z 20 października 1948 r. wiadomo, że było wtedy 180.725 izb, przybytek w ciągu niespełna trzech lat wyniósł zatem 20.262 izb mieszkalnych. Podkreślić trzeba, iż pochodził on w dalszym ciągu głównie z odbudowy w różnym stopniu zniszczonych domów. W następnych latach mamy już do czynienia z budownictwem całkowicie nowym, od fundamentów, znacznie kosztowniejszym, co musiało się odbić na ilości oddawanych do użytku izb mieszkaniowych. Budownictwo mieszkaniowe w Poznaniu w okresie 1949—1954 przedstawia się jak następuje:

rok 1949	—	2.372	izby
„ 1950	—	3.526	„
„ 1951	—	2.377	„
„ 1952	—	3.066	„
„ 1953	—	2.259	„
„ 1954	—	3.317	„
Razem		16.917	izb

W liczbach tych reprezentowane są wszelkie źródła budownictwa izb mieszkalnych w naszym mieście, a więc DBOR, pozostali inwestorzy państwowi. Poznańska Spółdzielnia Mieszkaniowa, budownictwo komunalne oraz prywatne. Jest rzeczą oczywistą, że główny ciężar gatunkowy budownictwa mieszkaniowego leży w Dyrekcji Budowy Osiedli Robotniczych. Oto liczby obrazujące ilość izb oddawanych przez DBOR do użytku w latach 1949—1954:

rok 1949	—	916	izb
„ 1950	—	1.637	„
„ 1951	—	738	„
„ 1952	—	1.650	„
„ 1953	—	1.400	„
„ 1954	—	2.458	„
Razem		8.799	izb

Oprócz pokaźnych efektów budownictwa mieszkaniowego (choć nie zaspokaja ono jeszcze całkowicie potrzeb mieszkańców) Poznań posiada znaczne osiągnięcia w zakresie remontów kapitalnych domów mieszkalnych. Podstawą działań w minionym okresie była zasada dokonywania przede wszystkim remontów zabezpieczających, z uwagi na nadwątlenie budynków w czasie działań wojennych i brak konserwacji w okresie okupacji. W latach 1945—1954

wyremontowano ogółem w ramach Wydziału Gospodarki Komunalnej (dawnego Funduszu Gospodarki Mieszkaniowej) 63.209 izb, w domach zaś administrowanych przez Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych 11.675 izb.

Nowe możliwości poprawienia warunków mieszkaniowych ludzi pracy otwiera zainicjowane ostatnio budownictwo indywidualne domków jednorodzinnych, oparte na pomocy zakładów pracy i organizacji społecznych przy udziale i współpracy całego społeczeństwa. Budownictwo indywidualne przewidziane jest głównie na zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych przodujących robotników, racjonalizatorów oraz zasłużonych pracowników umysłowych. Pokrycie finansowe oparte jest na własnym wkładzie budującego, ze szczególnym uwzględnieniem osobistego wkładu pracy, przy wydatnej pomocy kredytowej ze strony państwa. Inicjatywa budownictwa domków jednorodzinnych podjęta została ze zrozumiałym entuzjazmem przez ludzi pracy naszego miasta. Najbardziej zaawansowane w pracy jest Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego nr 1, które buduje osiedle domków jednorodzinnych przy ul. Grunwaldzkiej. Silne zainteresowanie budową domków jednorodzinnych wykazują również pracownicy takich zakładów, jak „Zispo“, którzy projektują wybudowanie 100 domków, pracownicy Prezydium WRN — około 90 domków, pracownicy „Wiepofany“, „Stomilu“, „Tasko“, szkół wyższych i innych. Obecnie w trakcie budowy znajduje się około 60 domków. Przewiduje się, że do r. 1956 zostanie wybudowanych na terenie miasta około 450 domków jednorodzinnych. Pod budowę osiedli domków jednorodzinnych zlokalizowano głównie tereny na Pogodnie, Junikowie, Świerczewie, Zielińcu i Podolanach.

\*

Cechą charakterystyczną współczesnego Poznania jest jego całkowicie zmieniona w porównaniu z okresem przedwojennym sytuacja przestrzenna. Obszar miasta, wynoszący w 1939 r. 7.681 ha, zwiększył się trzykrotnie — do 21.942 ha. W obręb miasta weszły przy tym dzielnice o wiejskim wręcz charakterze, pozbawione umocnionych dróg i oświetlenia, kanalizacji i wodociągów. Przed władzami miejskimi w Polsce Ludowej stało wielkie zadanie podźwignięcia tych dzielnic do poziomu reszty miasta i zapewnienia ich mieszkańcom odpowiednich warunków cywilizacyjnych.

W wyniku wyteżonej działalności usunięto w minionym dziesięcioleciu wiele zaniedbań z poprzedniego okresu. Zaprowadzono wodociągi, skanalizowano, oświetlono, umocniono dziesiątki ulic w peryferyjnych dzielnicach. Tak np. w r. 1952 doprowadzono wodę i kanalizację do osiedli Zatorze i Smochowice, w 1953 r. wybudowano 8 nowych i przebudowano 27 studni w dzielnicach peryferyjnych, oraz zelektryfikowano osiedle Psarskie, w roku 1954 umocniono ulice: Szczepankowo, Umółtowską, Sarmacką, Pustą, Goplańską, Startową i Piloty, stwarzając połączenie tych dzielnic z resztą miasta.

Rozszerzenie terytorium miasta po 1945 r. spowodowało również, że tereny prawobrzeżne stanowią obecnie 47% ogólnej powierzchni, a nie 21% jak w 1939 r., przez co przywrócona została równowaga w rozwoju przestrzennym dzielnic położonych na lewym i prawym brzegu Warty i powstrzymany został jednostronny rozwój zabudowy miasta w kierunku zachodnim, coraz dalej od rzeki. W związku z tym wyłoniła się konieczność ściślejszego niż dotąd powiązania lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części Poznania systemem przepraw przez

rzekę. Na skutek działań wojennych zostały zniszczone w Poznaniu wszystkie mosty na Warcie i nad torami kolejowymi. W roku 1945 odbudowane zostały prowizorycznie mosty: Rocha, Chwaliszewski, Chrobrego i Cybiński, przy czym w 1948 r. odbudowano most Chwaliszewski, a w r. 1951 most Rocha — w konstrukcji stałej. Ta jednak ilość przepraw przez rzekę, nie zmieniająca się od wieków, nie wystarczała już z powodu wzmożonego ruchu przez Wartę. Zadośćuczyniło im dopiero wybudowanie i oddanie do użytku w 1952 r. monumentalnego mostu im. J. Marchlewskiego. Była to jedna z największych inwestycji, jakie przeprowadzono w Poznaniu po 1945 r. Most jest konstrukcji stalowej, dwudźwigarowy i trójprzęsłowy, posiada dwa betonowe przyczółki i tyleż filarów. Zarówno przyczółki, jak i filary mają okładzinę z ciosów granitowych, uwydatniających monumentalny charakter obiektu. Most ma 185 m długości i 22 m szerokości, jezdni 16 m szerokości, chodniki po 3 m. Przez środek jezdni przechodzi podwójna linia tramwajowa. Z obu stron mostu wykonano dojazdy długości prawie 2 km.

Wymienione uprzednio inwestycje mostowe nie wyczerpują całości prac w tym zakresie. W latach 1946—1947 odbudowany został w konstrukcji stałej most Teatralny, w 1945 r. odbudowano prowizorycznie most Uniwersytecki, który w 1951 r. otrzymał stałą konstrukcję stalową. W latach 1952—1953 odbudowano również most żelbetowy przez ul. Rokossowskiego nad strumieniem Junikowskim oraz most stalowy przez ul. Ożarowską na strumieniu Głuszynce.

W latach 1945—1954 poczyniono także znaczne postępy w zakresie umocnienia dróg. Wybudowano mianowicie w tym okresie 151.020 m<sup>2</sup> nowych jezdni, ułożono 106.032 nowych chodników, przebrukowano 306.314 m<sup>2</sup> jezdni, naprawiono 124.968 m<sup>2</sup> chodników, oraz wyżużłowano 261.000 m<sup>2</sup> jezdni i chodników.

W wyniku tych prac stan dróg w Poznaniu w 1954 r. przedstawiał się w porównaniu ze stanem w 1939 r. i 1945 r. jak następuje:

	1939	1945	1954
ulice umocnione	260.885 mb. 62%	336.825 mb. 49,2%	368.000 mb. 53,7%
ulice nieumocn.	159.855 mb. 38%	347.645 mb. 50,8%	317.000 mb. 46,3%
	420.740 mb. 100%	684.470 mb. 100%	685.000 mb. 100%

Jak więc widać, najdonioślejsze zmiany w stanie dróg naszego miasta zaszły w okresie 1939—1945, kiedy to włączono dzielnice peryferyjne, pozbawione na ogół dróg umocnionych. Na ogólną długość 263.730 mb. dróg w dzielnicach przyłączonych, było zaledwie 28% dróg umocnionych. Stan dróg umocnionych w 1945 r. w porównaniu z rokiem 1939 zwiększył się tylko o 29%, podczas gdy stan dróg nieumocnionych — o 117%. W wyniku przeobrażeń wojennych wybitnie niekorzystnie ukształtował się stosunek dróg umocnionych do nieumocnionych, wynosząc 49,2 : 50,8. Stan ten w dziesięciolecie poprawiał się systematycznie na rzecz dróg umocnionych, które powiększyły się ogółem o 31.175 mb. cz. o 4,5% ogólnego stanu dróg i stanowią obecnie 53,7% łącznej długości ulic.

Jednym z najpoważniejszych problemów współczesnego Poznania jest komunikacja. Jesteśmy świadkami gwałtownego rozrostu funkcji komunikacyjnej Poznania w okresie 1945—54 r., uwarunkowanego rozszerzeniem się w trójnasób terytorium miasta, wzrostem ludności i zatrudnienia oraz w związku z tym poważnym zwiększeniem się ruchliwości przestrzennej



mieszkańców. Dowodzi tego najlepiej ilość przewiezionych pasażerów w trakcji tramwajowej, która z 28 milionów osób w 1939 r. wzrosła w 1954 r. do 142 milionów. Wydatnie podniósł się także stan ilościowy taboru. W r. 1939 Poznań posiadał 170 wozów tramwajowych oraz 15 autobusów i 5 trolejbusów. W r. 1954 tabor obejmował już 261 wozów tramwajowych, 29 autobusów i 20 trolejbusów.

Poważne osiągnięcia notuje się w zakresie rozszerzenia sieci komunikacyjnej miasta. W trakcji tramwajowej wzrost ten jest pozornie nikły, gdyż w porównaniu z 1939 r. wynosi zaledwie 0,2 km. Faktycznie jednak nastąpił bardzo znaczny wzrost długości tramwajowej sieci eksploatacyjnej, gdyż w związku ze zniszczeniami wojennymi i nowym układem urbanistycznym Poznania nie zostało wzięte do eksploatacji wiele linii przedwojennych, za to poważnie rozbudowano linie tramwajowe. I tak: odbudowano linię tramwajową na odcinku od ul. Zielonej do ul. Wodnej, długości 1,5 km, położono drugi tor tramwajowy, długości 1 km na odcinku od ul. Ostroroga do ul. Kasztelanów, drugi tor od ul. Bluszczowej do końcowego przystanku na Dębcu, również długości 1 km, oraz drugi tor na ul. Rokossowskiego od ul. Sielskiej do pętli przy ul. Czechosłowackiej, długości 0,6 km, wybudowano nową linię tramwajową do Junikowa, długości 5,6 km, na ul. Dąbrowskiego, długości 2,2 km, oraz przez most Marchlewskiego, długości 2,4 km.

Długość eksploatowanej sieci trolejbusowej wzrosła dziesięciokrotnie i wynosi teraz 20,4 km wobec 2,2 km w 1939 r. W okresie 1945—1954 uruchomiono linię trolejbusową do Naramowic długości 3,7 km, do Spytkowa — 3,9 km, do Antoninka — 5,5 km, do Winograd — 6,8 km, do placu Młodej Gwardii — 2,0 km. Ilość przewiezionych pasażerów wynosząca w 1939 r. 936 tys. osób podniosła się do 7.626 tys. w 1953 r.

Długość eksploatowanej trasy autobusowej zwiększyła się z 14 km w 1939 r. do 37 km w 1954 r. w wyniku uruchomienia nowych linii autobusowych do Wydm, Zabikowa, Franowa i Kobylegopola. Dowodem rozwoju sieci autobusowej jest wzrost ilości przewiezionych pasażerów z 1.184 tys. w 1939 r. do 5.647 tys. w r. 1953. Obecnie frekwencja miesięczna przekracza pół miliona osób.

Z pozostałych osiągnięć w zakresie komunikacji należy wymienić odbudowę wozowni trolejbusowej i podstacji przy ul. Warszawskiej, budowę nowej zajezdni przy ul. Madalińskiego wraz z domem administracyjnym, powstanie 18 nowych poczekalni oraz wyremontowanie 137 wozów tramwajowych, 29 trolejbusowych i 33 autobusowych, przez co stan taboru uległ znacznej poprawie. Pokażnym efektem gospodarczym jest montaż 4 nowych podstacji prostowniczych przy ul. Warszawskiej, Zwierzynieckiej, Pamiątkowej i Strzeleckiej, co znacznie usprawniło ruch i ograniczyło możliwości awarii.

Zagadnieniem, którego waga wystąpiła dobitnie w minionym dziesięcioleciu, jest problem efektywności gospodarczej poszczególnych rodzajów trakcji. Poznań posiada trzy najczęściej spotykane typy komunikacji lokalnej. Największe znaczenie posiada oczywiście trakcja tramwajowa, jednakowoż w związku z trzykrotnym z górą powiększeniem terytorium miasta przez włączenie peryferyjnych dzielnic o charakterze wiejskim, dwie pozostałe trakcje — autobusowa i trolejbusowa stanowią dość poważny wycinek w ogólnym systemie komunikacyjnym miasta. Zachodzi pytanie, jaka jest

użyteczność wymienionych rodzajów trakcji, która z nich najbardziej odpowiada charakterowi urbanistycznemu i sytuacji przestrzennej Poznania. Wydaje się nie ulegać wątpliwości, że trakcja tramwajowa najmniejsze zastosowanie posiada w śródmieściu, ze względu przede wszystkim na jego wąskie ulice oraz zabytkowy często charakter. Z drugiej znów strony należy pamiętać o znacznej gęstości zaludnienia śródmieścia, a więc i dużym nasileniu frekwencji, której może podołać tylko bardzo wydajny rodzaj trakcji, o małych kosztach eksploatacyjnych, jakim niewątpliwie są tramwaje.

Jeśli ewentualna zamiana tramwajów na trolejbusy w śródmieściu pozostawałaby kwestią otwartą, to jest rzeczą bezsporną, że trolejbusy i autobusy na przedmieściach należy zastąpić jak najszybciej tramwajami biegnącymi po własnym torowisku, niezależnymi od stanu nawierzchni ulic. Własne torowisko tramwajowe daje bardzo duże korzyści, pozwalając na uniknięcie tamowania ruchu pojazdów, zmniejszenie hałasu, zwiększenie bezpieczeństwa i podniesienie szybkości handlowej z 14 na 20 km/godz. w obrębie zabudowanej części miasta oraz 25 km/godz. poza tym obrębem. Stwierdzić trzeba, że zarówno trakcja autobusowa, jak i trolejbusowa jest obecnie niewystarczająca dla zaspokojenia potrzeb. Nawet zwiększenie taboru nie rozwiązywałoby problemu na dłuższą metę. Dla celów przewozu tysięcy robotników do zakładów przemysłowych na prawym brzegu Warty konieczne są środki masowego przewozu, tj. tramwaje. Wiadomo bowiem, że ich zdolność przewozowa jest bardzo duża: gdy tramwaj złożony z wozu silnikowego i 2 przyczep zabiera 300 do 330 osób, to autobus czy trolejbus zaledwie 70.

Wybór odpowiedniego rodzaju trakcji w formie zdecydowanego opowiedzenia się po stronie tramwajów i jak najspieszniejsze wybudowanie linii tramwajowej posiada największe znaczenie dla Starołęki, warunkując dalszy rozwój gospodarczy tej dzielnicy oraz normalne funkcjonowanie istniejących i rozbudowujących się zakładów przemysłu kluczowego. Na krętej i wyboistej trasie do Starołęki kursuje obecnie 5 autobusów, w godzinach zaś szczytowych dodatkowo jeszcze 1 autobus. Dziennie przewozi się około 6.000 pasażerów. Maksymalna zdolność przewozowa w ciągu godziny w jedną stronę wynosi zaledwie 740 osób, podczas gdy w godzinach szczytowych winno się przewieźć 2.100 do 2.500 pasażerów. Większe zatem zakłady pracy, jak: „Stomil“, Zakłady Przemysłu Tłuszczowego oraz Srodków Odżywczych, przewożą swoich pracowników własnym taborom w wymiarze 1.200 osób dziennie. Zły stan drogi i przeciążenie autobusów powoduje na dobitkę wyłączenie z ruchu 2 autobusów dziennie. Zaznaczyć trzeba, że już obecnie zakłady przemysłowe w Starołęce z powodu niewygodnych warunków komunikacyjnych mają trudności w werbowaniu robotników do pracy. Uwzględniając dalszy rozwój przemysłu tej dzielnicy, należy się liczyć z koniecznością przewozu dziennego około 18.000 osób. Możliwe to będzie oczywiście tylko przy zastosowaniu trakcji tramwajowej.

W celu stworzenia warunków dla realizacji tak poważnej inwestycji, jaka jest budowa linii tramwajowej do Starołęki, wytyczono w latach 1953—1954 nową trasę przyszłej, nowoczesnej autostrady, dokonano niwelety całej trasy, wykonując m. in. nasyp na długości 450 mb., położono rurociąg gazowy, wodociągowy i kanał na ścieki opadowe, długości ponad 3 km, doprowadzono kolektor prawobrzeżny do Fabryki Maszyn Żniwnych. W roku bieżącym rozpo-

czyną się budowę linii tramwajowej o jednym torowisku na odcinku 5 km z Rataj do Fabryki Maszyn Żniwnych, w następnym zaś etapie pociągnięciem się linię tramwajową do ul. Fortecznej, na odcinku dalszych 2,4 km.

Z budową linii tramwajowej do Starołęki łączy się podjęta również w bieżącym roku budowa połączenia od mostu Marchlewskiego do mostu Dworcowego, a to dla odciążenia dwóch najbardziej przeciążonych pod względem komunikacyjnym punktów miasta: mostu Uniwersyteckiego i placu Wiosny Ludów. Pozostaje to w związku z ogólnym postulatem gruntownej przebudowy całego układu komunikacyjnego Poznania, która by rozładowała natężenie ruchu w samym śródmieściu i pozwoliła na bezpośrednią komunikację między poszczególnymi dzielnicami — z jego ominięciem. W bieżącym roku zrealizuje się odcinek długości ponad 0,5 km od Drogi Dębińskiej do ul. Dzierżyńskiego, w następnym zaś roku doprowadzi się linię tramwajową do ul. Towarowej na odcinku ok. 1 km. Dodać trzeba, że już w 1953 r. podjęto próbę stworzenia bezpośrednich połączeń międzydzielnicowych, budując węzeł komunikacyjny na ul. Świerczewskiego z uruchomieniem łuku w kierunku mostu Dworcowego, co pozwoliło na wytyczenie linii, łączącej Grunwald z Wildą, a nie przechodzącej przez śródmieście.

\*

Na ogół nie docenia się odpowiedzialnych zadań, jakie w życiu miasta spełniają wodociągi, zachowując zdrowie mieszkańców i umożliwiając normalne funkcjonowanie zakładów przemysłowych. Tymczasem jest faktem, że woda zaspokaja najbardziej elementarne potrzeby ludzkie i że nie do pomyślenia jest choćby chwilowy brak wody w nowoczesnym organizmie miejskim. W związku z tym zapewnienie mieszkańcom zdrowej wody do picia należy do zasadniczych zadań gospodarki miejskiej.

Wodociągi miejskie wykazują znaczne osiągnięcia w okresie minionego dziesięciolecia. Do 1947 r. usunięto systemem gospodarczym wszystkie prawie zniszczenia wojenne, a były one dość poważne, gdyż sięgały 10% na ujęciu wody, 20% w stacji wodociągowej na Dębcu, 25% w stacji na Grobli, 10% w sieci wodociągowej. W 1946 r. ułożono awaryjny rurociąg o przekroju 500 mm, łączący maszynownię na Dębcu z ul. Wspólną. Rurociąg ten uchylił niebezpieczeństwo unieruchomienia stacji wodociągowej na Dębcu w wypadku pęknięcia głównej magistrali wodociągowej średnicy 1000 mm. Unieruchomienie takie miało miejsce kilka razy w latach 1945 i 1946 i trwało każdorazowo po 3 dni. W 1946 r. położono również drugi rurociąg ssący o przekroju 800 mm pomiędzy zbiornikiem wodnym a maszynownią w Dębcu. Dzięki powstaniu tego rurociągu zostało zlikwidowane niebezpieczeństwo unieruchomienia stacji wodociągowej w wypadku awarii jedyne go rurociągu ssącego. W latach 1947—1948 wybudowano magistralę wodociągową średnicy 1000 mm, łączącą Wildę z Łazarzem. Potężny ten rurociąg, budowany równocześnie na czterech odcinkach, pozwolił wykorzystać duże możliwości technicznej nowoczesnej stacji wodociągowej na Dębcu i przyczynił się znacznie do lepszego zaopatrzenia w wodę mieszkańców wspomnianych dzielnic. W latach 1948—1949 wymieniono zużyty rurociąg średnicy 300 mm na rurociąg większy, średnicy 500 mm na odcinku: most Dworcowy — ul. Roosevelta — most Teatralny. Polepszo w ten sposób warunki techniczne rozprowadzenia wody w północno-zachodnich dzielnicach miasta, gdzie od czasu zniszczenia w okresie działań

wojennych wieży wodnej w tzw. Wieży Górnośląskiej dawał się odczuwać w godzinach największego poboru wody brak wody w górnych kondygnacjach domów. W latach 1950—1952 poprowadzono budowę rurociągu średnicy 500 mm przez nowo wybudowany most Marchlewskiego oraz rurociąg o przekroju 300 mm, wiodący do nowo powstałego osiedla DBOR na Dębcu. Do czasu wybudowania dalszego odcinka magistrali wodociągowej w trasie ulicy Starołęckiej, zaopatrzenie w wodę dzielnicom prawobrzeżnym ma zapewnić ułożony w latach 1953—1954 rurociąg o mniejszym przekroju.

Wydatnemu zwiększeniu — z 321 km w 1939 r. do 364,8 km w 1954 r. uległa sieć wodociągowa. Przy rozbudowie sieci brano pod uwagę przede wszystkim potrzeby dzielnic peryferyjnych, jak Bonin, Kopanina, Zatorze, Smochowice, południowa i wschodnia część Wildy, Górczyn, Starołęka, Główna oraz potrzeby nowo powstających osiedli i obiektów publicznych. W latach 1945—1954 przyłączono do sieci wodociągowej ogółem 1.691 nowych odbiorców.

Istotne znaczenie dla zwiększenia wydajności ujęcia wody miało wybudowanie w 1948 r. stacji pomp rzecznych do przepompowywania wody z Warty na stawy infiltracyjne. Pokażne efekty osiągnięto również drogą kapitalnych remontów. Dokonano wymiany 1.138 mb. sieci wodociągowej, co przywróciło przepuszczalność rur i zmniejszyło straty wody. Wyremontowano wszystkie agregaty pompowe na stacji wodociągowej w Dębcu, co pozwoliło im odzyskać pierwotną zdolność tłoczenia. Przeprowadzono remont kapitalny 5 filtrów pośpiesznych na stacji Grobla oraz 2 filtrów na stacji Dębiec, co przywróciło tym urządzeniom pierwotną zdolność filtracji. Wreszcie wyremontowano 11 zarzuconych studzien lewara w Dębinie, co zwiększyło wydajność ujęcia wody o 2.000 m<sup>3</sup> na dobę.

W związku z wielkim wzrostem zapotrzebowania na wodę, wielkiego znaczenia nabrała sprawa rozbudowy ujęcia wody w Dębinie i zwiększenia jego wydajności. Obecna wydajność ujęcia wody wynosi ok. 53.000 m<sup>3</sup> na dobę, podczas gdy produkcja wody w 1953 r. wynosiła średnio 60.000 m<sup>3</sup> na dobę. Roczny wzrost zapotrzebowania na wodę wynosił 16%, przy czym najdotkliwiej objawiło się to w przypadku konsumentów przemysłowych. Gdy w 1948 r. gospodarstwa domowe pobierały 61,1% wody, a przemysł — 35,3%, to w 1954 r. gospodarstwa domowe otrzymywały już tylko 40,4% sprzedawanej wody, a przemysł 54,3%. Ogółem przemysł zwiększył zużycie wody w dziesięciolecie o ok. 70%. Skutkiem kilkuletniego nadmiernego pobierania wody z ujęcia wobec wielkiego wzrostu zapotrzebowania wody przez miasto — zostały bardzo poważnie naruszone wielowiekowe zapasy wód gruntowych, uzupełnianych sztuczną infiltracją, przez co zachwiana została równowaga złoża hydrogeologicznego i bardzo wydatnie obniżyło się zwierciadło lustra wody w złożu. Stan ten wymagał nawet przez pewien okres czasu w 1954 r. ograniczenia ciśnienia wody do sieci miejskiej.

Dla uzyskania całkowitego pokrycia zapotrzebowania na wodę na rzecz stale rozbudowującego się i zwiększającego swój stan zaludnienia miasta realizuje się obecnie wielomilionowe inwestycje, zmierzające do zwiększenia wydajności wody do rozmiarów 70.000 m<sup>3</sup> na dobę przez wybudowanie dalszych stawków infiltracyjnych oraz budowę nowej stacji przepompowni wody rzecznej. Ponadto wszystkie najważniejsze zakłady przemysłowe Poznania rozbudowują własne ujęcia i urządzenia wodne, które pozwolą uniezależnić

się im w dużej mierze od wodociągów miejskich, tym zaś skierować swe wysiłki głównie na zaspokojenie potrzeb ludności.

W zakresie kanalizacji notujemy w latach 1945—1954 dalszy rozwój urządzeń i sieci. Bardzo poważnym osiągnięciem jest znaczna rozbudowa lewobrzeżnej oczyszczalni ścieków, która dzięki temu przejęła zdecydowaną większość ścieków z dzielnic położonych na lewym brzegu Warty, podnosząc w ten sposób ich stan sanitarny. Najistotniejsze jednak znaczenie dla dalszego rozwoju Poznania ma budowa kolektora na prawym brzegu Warty. Inwestycja ta, prowadzona od 1948 r., ma usunąć wiekowe wprost zaniedbania, które tak fatalnie zaciążyły na rozwoju prawobrzeżnej części miasta. Do 1954 r. kolektor doprowadzony został do Fabryki Maszyn Żniwnych, osiągając długość ok. 9 km, czyli ok. 75% całości. Współ z wybudowanymi w ostatnich latach kolektorami wód opadowych Obrzycy i Dolnej Zawadki oraz kolektorem wód sanitarnych w ul. Wschodniej i „H” stanowi on wielki system kanalizacyjny o kapitalnym znaczeniu, istny kręgosłup urbanistycznego rozwoju prawobrzeżnych dzielnic. Podkreślić tu wszakże trzeba, iż efekt gospodarczy wybudowanego kolektora osiągnie swój cały walor dopiero wtedy, gdy pójdzie za nim — projektowana zresztą na najbliższe lata — budowa centralnej oczyszczalni ścieków pod Czerwonakiem.

Oprócz wymienionych inwestycji kanalizacyjnych na prawym brzegu Warty, na szczególną uwagę zasługuje położenie wielkiego kolektora wód opadowych Poznań-Dębiec, który odwodnił tamtejsze osiedle i odprowadził potok Górczynkę poniżej ujęcia wody, uniemożliwiając jego zanieczyszczenie.

W wyniku przeprowadzonych inwestycji sieć kanalizacyjna wzrosła z 294 km w 1939 r. do 317,6 km w 1954 r. Siecią kanalizacyjną obejmuje się coraz bardziej odległe dzielnice peryferijne. W latach 1945—1954 przyłączono do sieci 752 nowych odbiorców, a w samym tylko 1954 r. wykonano 180 podłączeń w najbardziej zaniedbanych dzielnicach.

Wspomnieć wreszcie należy o dużych efektach uzyskanych w ramach kapitalnych remontów. Dokonano remontu pompy przeciwpowodziowej, która udaremni w wypadku powodzi zalanie ściekami niżej położonych terenów Starego Miasta. Poddano remontowi rurociąg tłoczny o przekroju 800 mm, biegnący od przepompowni ścieków do oczyszczalni przy ul. Serbskiej, umożliwiając tym samym przepompowywanie ścieków, które zanieczyszczały przedtem w dużym stopniu Wartę w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zamieszkałych. Naprawiono kanał na ścieki brudne w ul. Urbanowskiej o przekroju 400 mm, co pozwoliło na prawidłowe odprowadzenie ścieków z części dzielnicy Sokółów i Sołacz.

Środkiem, zapewniającym miastu odpowiednie warunki sanitarne i estetyczny wygląd, jest również oczyszczanie. Stwierdzić trzeba, że sytuacja na tym odcinku ulega stałej zmianie na lepsze. Ilość wywiezionych nieczystości stałych zwiększyła się z 15.637 m<sup>3</sup> w r. 1946 do 84.600 m<sup>3</sup> w 1954 r. Znacznemu powiększeniu uległa również ilość nieruchomości objętych wywozem śmieci — z 793 w roku 1946 do 3.049 w roku 1954. W samym tylko roku 1953 przyłączono do oczyszczania miejskiego 400 nieruchomości. Oznacza to, że obecnie ok. 1/3 nieruchomości z terenu miasta objęta jest oczyszczaniem. Uwzględniając dokładniejszy wskaźnik, jakim jest ilość śmieci przypadająca średnio na mieszkańca, usługi wywozowe oczyszczania miejskiego obejmują ponad 50% całości śmieci

terenu miasta. Z pozostałych nieruchomości śmieci wywożone są przeważnie przez prywatnych furmanów, w całkiem zaś peryferyjnych dzielnicach mieszkańcy sami wyrzucają śmieci na przyległe puste tereny. Wzrosła również powierzchnia ulic i placów, na których dokonuje się oczyszczania, a mianowicie z 2 milionów m<sup>2</sup> w 1945 r. do 2.376 milionów m<sup>2</sup> w 1954 r. W minionym okresie powstały również szalety publiczne — na Chwaliszewie, Rynku Jeżyckim i ul. Libelta. Tak poważny wzrost zakresu oczyszczania, szczególnie w ostatnich dwóch latach, był możliwy jedynie dzięki pozyskaniu kilku nowych samochodów ciężarowych. Tabor mechaniczny wynosi teraz 18 jednostek.

Dodatkowe możliwości otwierają się w związku z uruchamianiem w obecnej chwili Spalarni Śmieci, jedynej tego typu obiektu w Polsce. Uruchomiona w pełni Spalarnia będzie w stanie przyjąć prawie połowę dotychczasowego wywozu. Obok korzyści sanitarnych Spalarnia dostarczać będzie również efektów gospodarczych w postaci wysortowanych surowców wtórnych, nawozu i ewentl. materiałów budowlanych. Przerób połowy śmieci w Spalarni rozwiąże również częściowo problem wysypisk, które coraz trudniej jest na terenie miasta zlokalizować.

\*

Poważnymi osiągnięciami może się poszczycić Poznań w zakresie zieleni. W 1939 r. ogólna powierzchnia zieleni wynosiła 423,76 ha, w czym parki stanowiły 108,60 ha, a lasy 187,94 ha. W 1954 r. natomiast obszar zieleni (łącznie z lasami państwowymi powierzchni 978 ha) wynosi 3.680 ha, w czym parki i zieleńce obejmują 567 ha, parki leśne (bez lasów państwowych) 1.834 ha, cmentarze 130 ha, ogródki działkowe 271 ha.

Na skutek okupacji i działań wojennych zieleni Poznania została zniszczona w ok. 40%. Szczególnie ucierpiały parki położone w śródmieściu oraz Palmiarnia, gdzie zniszczenia sięgały 70%. Całkowicie spustoszony został przez okupanta park Kasprowicza, powierzchni 18 ha, którego nowoczesne urządzenia parkowo-ogrodowe ukończono krótko przed wybuchem wojny 1939 r. Natychmiast po oswobodzeniu przystąpiono do usuwania zniszczeń. Odrestaurowano 460 ha powierzchni parkowej, m. in. park Kasprzaka, park Stalina, park Marcinkowskiego, park Moniuszki, oraz zieleń w okolicy Opery, oddano do użytku Palmiarnię, która w 1947 r. posiadała jako ośrodek dydaktyczno-naukowy 380 roślin, a w 1949 r. już 490. Ponadto na stokach Cytadeli zbudowano Cmentarz Bohaterów, powierzchni 7,8 ha, oraz cmentarz miejski w Junikowie, powierzchni 65 ha.

Przystąpiono też od razu w 1945 r. do wielkiej akcji tworzenia terenów leśnych w obrębie miasta. Roboty rozpoczął jeszcze okupant, zresztą na podstawie polskich planów przedwojennych i rękami polskich fachowców. W rachubę wchodziły dwa duże kliny zieleni w postaci parków i zalesień, a mianowicie: klin wschodni, tj. park Maltański w dolinie Cybiny, powierzchni 650 ha, ciągnący się od ul. św. Michała do Jeziora Swarzędzkiego, oraz klin zachodni, tj. park Gołęciński w dolinie Bogdanki, ciągnący się na przestrzeni 840 ha od ul. Niestacowskiej do Jeziora Kierskiego, oraz park nadbrzeżny na Ratajach, ciągnący się od projektowanego podówczas mostu Marchlewskiego do Fabryki „Stomil“, powierzchni ok. 59 ha. W ramach realizacji tego zamierzenia obsadzono młodym lasem do 1949 r. 824 ha powierzchni, a w planie 6-letnim ob-

jęto nasadzeniem dalsze 1000 ha. Prócz wspomnianych klinów leśnych stworzono szeroki pas leśny między Marcelinem a Junikowem, chroniący miasto przed tumanami lotnych piaszków z bezdrzewnej równiny kierskiej.

Doniosłe znaczenie dla zdrowia mieszkańców posiada wielka powierzchnia wód w obrębie miasta, wynosząca ogółem 822 ha. Dzięki rozszerzeniu terytorium miasta, w jego granicach znalazły się ogromne jeziora naturalne, jak Jezioro Kierskie, powierzchni 161 ha (w granicach miasta), Jezioro Strzeszyńskie, powierzchni 54 ha, oraz sztuczne jezioro Rusałka, powierzchni 33 ha. Wszystkie one jednak znajdują się na lewym brzegu Warty i to — poza Rusałką — na samych krańcach miasta, podczas gdy rozległe dzielnice prawobrzeżne pozbawione były całkowicie większych terenów wodnych. Brakowi temu zaradziła zakończona w 1952 r. budowa Jeziora Maltańskiego, powierzchni 70 ha, jedna z największych inwestycji Poznania w okresie powojennym. Wielki ten obszar wodny, położony w bliskości śródmieścia, wraz z otaczającym go parkiem leśnym jest poważnym ośrodkiem sportów wodnych i wypoczynku najszerzych rzesz ludności.

Stale powiększa się obszar parków i zieleni w centrum miasta. Zdobyć ostatnich czterech lat jest park Wyzwolenia przy ul. Ogrodowej, powierzchni 4,02 ha, park Zwycięstwa przy ul. Grunwaldzkiej, obejmujący obszar 5,79 ha, i park Lubuski przy ul. Topolowej, posiadający powierzchnię 4,40 ha. Wszystkie one powstały na terenach dawnych cmentarzy, obfitują więc w piękne grupy starodrzewu. Oprócz tych trzech głównych obszarów zieleni powstały dziesiątki zieleni w we wszystkich dzielnicach miasta.

Na ulicach miasta było w 1939 r. 28.000 drzew, w 1945 r. na trzykrotnie większym obszarze naliczono już tylko 25.250 drzew, czyli ubytek był bardzo znaczny. Dzięki wszakże intensywnej akcji zadrzewiania ilość drzew na ulicach naszego miasta wynosi obecnie 37.206. Szczególnie wiele drzew nasadzono w ostatnich dwóch latach, mianowicie: 2.873 w 1953 r. i 2.471 w 1954 r.

Charakteryzując ogólnie stan zieleni na terenie Poznania należy stwierdzić, iż jej poważnym brakiem — mimo całego bogactwa — jest nierównomierne rozmieszczenie terenów zielonych. Zieleni bowiem Poznania rozpatrywać należy oddzielnie w odniesieniu do terenów osiedleńczych, a osobno w stosunku do strefy podmiejskiej. Zieleni terenów osiedleńczych przedstawia się dosyć skromnie. Stare miasto i miasto dziewiętnastowieczne prawie jej nie posiadają. Zwarta zabudowa przerwana jest dopiero w promieniu około 1 km od Starego Rynku ciągiem zieleni śródmiejskiej, urządzonej na terenach po dawnych fortyfikacjach pruskich. Od tej linii na zewnątrz zaczynają się dopiero również zadrzewione ciągi uliczne. W dużo lepszej sytuacji pod względem nasycenia zielenią jest dzielnica Łazarz — Górczyn, wyposażona w zielenie, parki i szerokie, zadrzewione ciągi uliczne. Bardzo cennym obiektem zieleni w tej dzielnicy są dobrze zainwestowane ogródki działkowe, które w przyszłości będą mogły być wykorzystane na zieleni parkową. Podobną rezerwę terenów zieleni miejskiej stanowią cmentarze niegrzebalne, które zajmują łącznie w całym mieście kilkadziesiąt hektarów i rozrzucone są we wszystkich dzielnicach nie wyłączając centrum. Natomiast dzielnice o charakterze przemysłowo-mieszaniowym, jak Jeżyce i Wilda, zamieszkałe głównie przez klasę robotniczą, nie posiadają prawie terenów zielonych. W dzielnicy Dębiec — Wilda na 1 mieszkańca przypada 1,5 m<sup>2</sup> zieleni, na Jeżycach 0,7 m<sup>2</sup>, zaś na Górczynie —

Łazarzu 2,2 m<sup>2</sup>. Potrzeby śródmieścia, Wildy, Dębca i Rataj zaspokoi dopiero w pełni wybudowanie Parku Ludowego na Łęgach Dębińskich, wielkiego założenia parkowo-leśnego, powierzchni 270 ha.

\*

Niemniej poważne osiągnięcia istnieją w ramach urządzeń socjalnych i kulturalnych. Rzecz jasna, że mowa tu będzie przede wszystkim o efektach gospodarczych, mających charakter materialny. Poważny rozwój ilościowy swych urządzeń wykazuje Służba Zdrowia. Poznań przed wojną praktycznie biorąc, nie posiadał żadnej przychodni leczniczej. Po 1945 r. natomiast obserwujemy imponujący rozrost wszelkich form lecznictwa otwartego. Miasto nasze posiada obecnie 51 poradni ogólnych, 26 poradni specjalistycznych i 73 poradnie przykładowe. Szczególną opieką w Polsce Ludowej otaczana jest matka i jej potomstwo. Oprócz przychodni Matki i Dziecka, grupujących 32 poradnie K, D i D1, opiekę nad kobietą pracującą rozciągają przykładowe poradnie K w zakładach zatrudniających duży odsetek kobiet, jak np. w Poznańskich Zakładach Przemysłu Odzieżowego i Poznańskiej Wytwórni Papierosów.

Po 1945 r. powstały również nowe ośrodki i szpitale, jak: Wojewódzka Przychodnia Specjalistyczna, obejmująca w nowo wybudowanym gmachu przy ul. Słowackiego łącznie 29 poradni i zakładów; Szpital Zakaźny H 14, będący obecnie oddziałem Szpitala Miejskiego im. Raszei; Wojewódzki Szpital Położniczo-Ginekologiczny przy ul. S. Engla o 150 łózkach; Wojewódzki Ośrodek Onkologiczny przy ul. Garbary o 65 łózkach, nastawiony na profilaktykę i leczenie chorób nowotworowych; dwa nowe oddziały dla chorób zakaźnych Szpitala Miejskiego im. Strusia i oddział chirurgii torakalnej; niezrany dotąd Instytut Balneoklimatyczny. Rozwinęła się także sieć lecznictwa zamkniętego Akademii Medycznej. Powstały nowe kliniki, jak: I Klinika Chorób Wewnętrznych, II Klinika Chirurgiczna, Klinika Ftyzjatryczna, Klinika Neurochirurgiczna. Odbudowano zdewastowany w czasie działań wojennych dawny szpital S.S. Diakonisek, w którym znalazło pomieszczenie Kolegium im. Święcickiego, oraz gruntownie przebudowano i przystosowano do celów Kliniki Ortopedycznej gmach przy ul. Dzierżyńskiego.

W trosce o zdrowie dzieci stale rozbudowuje się nie istniejąca przed wojną instytucję żłobków dla dzieci matek pracujących. W chwili obecnej posiadamy 3 żłobki miejskie i 9 przykładowych, z których korzysta 642 dzieci. Niektóre z nich, jak np. żłobek dzielnicowy w osiedlu dębieckim oraz żłobki przy Zakładach im. Stalina, Zakładach Środków Odżywczych i Wytwórni Papierosów są typowymi, na wskroś nowoczesnymi obiektami, z bogato wyposażonym wnętrzem i posiadają nawet charakter wzorcowy (żłobek przy Zakładach im. Stalina) w skali krajowej. W roku bieżącym powstaje nowy żłobek miejski na 80 miejsc przy ul. Szamarzewskiego.

Spśród wielu bardzo istotnych zagadnień poznańskiej Służby Zdrowia na plan pierwszy wysuwa się sprawa ilości łóżek szpitalnych. Poznań posiada ogółem 3.485 łóżek, czyli wskaźnik wynosi (przy zaludnieniu 358 tys. w 1953 r.) 9,7 na 1000 mieszkańców. Tymczasem norma radziecka, która stanowi dla nas cel optymalny, wynosi 12 łóżek na 1.000 mieszkańców. Należy jednak zaznaczyć, że w normie tej mieszczą się prawie wyłącznie łóżka, obsługujące dany teren.



podczas gdy w naszych szpitalach ok. 40% pacjentów rekrutuje się spoza terenu Poznania. Wobec tego wskaźnik ilości łóżek stojących faktycznie do dyspozycji 1.000 mieszkańców naszego miasta, nie przekracza 6. Najdotkliwiej daje się odczuwać brak łóżek internistycznych i ginekologicznych.

W związku z wyżej przedstawionym stanem podejmuje się wysiłki, zmierzające do pomnożenia ilości łóżek szpitalnych. Na ukończeniu jest odbudowa dawnego pawilonu zakaźnego w Kolegium Święcickiego przy ul. Przybyszewskiego na pomieszczenia dla Kliniki Neurologicznej o 60 łóżek, zajmującej dotychczas nieodpowiednie pomieszczenia przy ul. Grobla, i Kliniki Neurochirurgicznej na 40 łóżek, mieszczącej się chwilowo na poddaszu głównego gmachu Kolegium Święcickiego. W trakcie realizacji jest budowa zakładu Anatomii Patologicznej na terenie Kolegium Święcickiego, w narożniku między ul. Przybyszewskiego i Marcelesińską.

Najpoważniejsze są jednak zamierzenia dotyczące budowy zespołu klinik Akademii Medycznej na ok. 600 łóżek, które w przypadku ich realizacji oznaczałyby w dużym stopniu likwidację braku łóżek szpitalnych na terenie miasta. Zespół ten miałby powstać przy ul. Świerczewskiego i obejmowałby: Klinikę Psychiatryczną, pracującą dotychczas w warunkach zupełnego prymitywu przy ul. Grobla; I i II Klinikę Chorób Dziecięcych, które powinny być przeniesione z nieodpowiednich pomieszczeń przy ul. M. Magdaleny; III Klinikę Chorób Wewnętrznych, pracującą obecnie w złych warunkach pomieszczeniowych w Szpitalu im. Strusia; Klinikę Ortopedyczną po przeznaczeniu dotychczasowych lokali przy ul. Dzierżyńskiego na Oddział Urazowy; wreszcie budynek administracyjny Akademii Medycznej.

Projektuje się również powstanie w najbliższych latach 300-łóżkowego wojewódzkiego szpitala chorób zakaźnych. Pierwszy pawilon na ok. 100 łóżek przeznaczony będzie dla Oddziału H 14, przeniesionego ze Szpitala im. Raszei, co pozwoli równocześnie na uruchomienie w tym miejscu oddziału ginekologiczno-położniczego i częściowe pokrycie zapotrzebowania na łóżka położnicze, których brak dotkliwie odczuwamy. Projektowany szpital chorób zakaźnych posiadać będzie również oddział dziecięcy, co umożliwi likwidację oddziału zakaźnego w Wojewódzkim Szpitalu Dziecięcym i zwiększenie ilości łóżek w innych oddziałach, nadmiernie przeciążonych chorymi. Na miejsce budowy szpitala wybrano okolicę ul. Bułgarskiej.

Jak z tego wynika, większość projektowanych obiektów Służby Zdrowia powstanie w rejonie między ul. Grunwaldzką a Świerczewskiego. Dodać trzeba jeszcze, że w 1952 r. wybudowano przy ul. Rycerskiej nowoczesne pomieszczenia dla Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego, że w bieżącym roku rozpoczyna się budowę Stacji Krwiodawstwa o kubaturze 10.700 m<sup>3</sup> przy ul. Marcelesińskiej, na terenie dawnego toru hipicznego, w sąsiedztwie Kolegium Święcickiego, że w rejonie ul. Przybyszewskiego projektuje się budowę szkoły dla położnych. W ten sposób wykształca się ośrodek placówek Służby Zdrowia, znajdujący się w racjonalnych warunkach przestrzennych, pośród zabudowy mieszkalno-usługowej (luźna zabudowa mieszkaniowa i szkolnictwo) i odbijający korzystnie od innego zespołu zakładów leczniczych, zgrupowanych w okolicy placu Wiosny Ludów (Szpital Miejski im. Strusia, Klinika im. Pawłowa, Wojewódzki Szpital Dziecięcy, dawny Szpital S.S. Elżbietanek, Ośrodek

Onkologiczny), mieszczących się pośród zwartej zabudowy, bez odpowiednich warunków przestrzenno-klimatycznych i możliwości rozbudowy.

\*

Poważne efekty gospodarcze posiada nasze miasto w dziedzinie oświaty. Nie tylko zlikwidowano wszystkie zniszczenia wojenne na tym odcinku, nie tylko wyposażono szkoły w sprzęt i pomoce naukowe, ale wybudowano 5 nowych budynków szkolnych o łącznej ilości 69 izb lekcyjnych dla 2.760 uczniów, kompletnie wyposażonych w sprzęt naukowy, oraz takie urządzenia, jak sale, świetlice i gabinety. Pierwszym obiektem szkolnym powstałym w Poznaniu po 1945 r. była szkoła przy ul. Szamarzewskiego. Jest to na wskroś nowoczesny budynek o kubaturze 34.706 m<sup>3</sup>, posiadający 21 izb lekcyjnych. Szkoła została oddana do użytku w 1948 r. i przeznaczona na cele szkolnictwa T. P. D., jako jedenastolatka z liceum ogólnokształcącym i pedagogicznym. Druga szkoła zbudowana została w 1950 r. na Ratajach przy ul. Obrzyckiej. Obiekt ten pojemności 16.750 m<sup>3</sup>, obejmujący 10 izb lekcyjnych, wzniesiono na miejsce zniszczonej w czasie wojny szkoły o kubaturze 5.700 m<sup>3</sup>. W rok później powstała nowa szkoła w zaniedbanych przedtem peryferyjnych dzielnicach prawobrzeżnych, tym razem w Starołęce, na miejsce małej szkółki, zniszczonej w czasie działań wojennych, pojemności 2.622 m<sup>3</sup>. Nowa szkoła w tej dzielnicy posiada 7 izb lekcyjnych i łączną kubaturę gmachu w ilości 17.186 m<sup>3</sup>. Dalszym obiektem szkolnym wzniesionym po wojnie w Poznaniu jest oddana do użytku w 1952 r. szkoła na Dębcu przy ul. Wiśniowej, pojemności 30.000 m<sup>3</sup>. Posiada ona 22 izby i jest przeznaczona po połowie na jedenastolatkę i szkołę podstawową. Wreszcie w 1954 r. oddano do użytku szkołę podstawową o 15 izbach lekcyjnych przy ul. Taczanowskiego na cele T. P. D.

Oprócz murowanych obiektów szkolnych wybudowano lub odbudowano szereg pomieszczeń w barakach. I tak: na Kopaninie oddano do użytku w 1948 r. barak o 5 izbach lekcyjnych; w baraku przy ul. Strusia dzięki odbudowie w 1949 r. przybyły 4 izby lekcyjne; w Zegrzu w 1950 r. rozbudowano barak szkolny, uzyskując 4 izby lekcyjne. Poza wymienionymi inwestycjami, które przyniosły w efekcie nowe izby szkolne, zanotować również należy przysporzenie obiektom szkolnym innych pomieszczeń, z których wymienić trzeba przede wszystkim sale gimnastyczne. W r. 1949 w szkole przy ul. Prądyńskiego wybudowano salę gimnastyczną i inne pomieszczenia o kubaturze 2.670 m<sup>3</sup>, wreszcie na początku 1954 r. oddano do użytku salę gimnastyczną, pojemności 2.800 m<sup>3</sup> w szkole przy ul. Widnej na Winiarach.

Mimo oddania do użytku w okresie 1945—1954 r. ogółem 82 izb lekcyjnych, w najbliższych latach będziemy mieli do czynienia z dość znacznym ich niedoborem. Najlepszym miernikiem niedoboru izb lekcyjnych i wynikającego z niego zaprzetebowania jest wskaźnik liczby oddziałów na izbę lekcyjną. Pozwala on uzmysłwić sobie stopień obciążenia danej izby lekcyjnej w ciągu dnia i ustalić, czy sala szkolna wykorzystana jest jednorazowo, tzn. przez jeden oddział przez 4—5 godzin dziennie, czy też dwurazowo, a może nawet trzyrazowo. Jest rzeczą jasną, że dwurazowe wykorzystanie sali szkolnej tylko w wyjątkowych przypadkach może mieć uzasadnienie, a za optymalną normę należy uważać taką sytuację, gdy sala wykorzystywana jest do nauki jednorazowej, tzn. gdy wskaźnik liczby oddziałów na izbę lekcyjną wynosi 1,0.

Tymczasem w Poznaniu wskaźnik ten kształtuje się znacznie gorzej, wynosząc w r. 1953/54 w śródmieściu — 1,6, w całym mieście — 1,5. Jeśli założymy statyczność liczby izb lekcyjnych, wskaźnik liczby oddziałów na izbę podniesie się w roku 1959/60 w śródmieściu do 2,8, w całym Poznaniu do 2,6. Oznacza to, iż w r. 1960 w olbrzymiej większości szkół poznańskich doszłoby do nauki trzyrazowej, czyli — zależnie od następujących po sobie oddziałów — trwającej do godz. 21, a nawet później. Oczywiście, że jest to absolutnie niemożliwe do urzeczywistnienia — choćby tylko ze względów technicznych, pomijając momenty społeczne i zdrowotne. Dokonane wyżej wyodrębnienie szkół w śródmieściu jest konieczne z uwagi na różną gęstość zabudowy i zaludnienia i odrębne w związku z tym warunki nauczania w dzielnicach śródmiejskich i peryferyjnych. Dodać przy tym należy, że pojęcie „szkolnego śródmieścia“ jest szersze od śródmieścia w znaczeniu urbanistycznym, gdyż obejmuje wszystkie zwarcie i gęsto zaludnione dzielnice, a więc oprócz samego centrum także i Wilkę, Łazarz i Jeżyce.

Należy podkreślić, że przytoczony wskaźnik 1,6 liczby oddziałów na salę, z którego by wynikało, że w r. 1953/54 w szkołach śródmieścia w ok. 60% stosowało się naukę dwurazową, nie oddaje wiernie stanu faktycznego, gdyż niweluje indywidualne różnice w obciążeniu poszczególnych szkół. Świadczy o tym fakt, iż w r. 1954/55 w 15 izbach lekcyjnych w najbardziej przeciążonych rejonach ul. Dąbrowskiego i Jarochońskiego wystąpi nauka trzyrazowa. Przy ustalaniu potrzeb i programu inwestycyjnego nie można więc rozpatrywać en bloc całego szkolnictwa poznańskiego, lecz należy bezwzględnie indywidualizować i rozpatrywać sytuację każdej szkoły z osobna. Fakt zaś, czy dana szkoła jest przeciążona czy nie, uzależniony jest od zagęszczenia dzieci w wieku szkolnym w jej rejonie szkolnym, przy czym należy zauważyć, że przesuwanie uczniów ze szkół więcej obciążonych do szkół mniej obciążonych może nastąpić tylko w odniesieniu do szkół sąsiednich i najbliższych. Nie do pomyślenia natomiast jest przerzucanie dzieci z jednej odległej dzielnicy do drugiej.

Jak już wspomnieliśmy, optymalne warunki nauczania w szkole podstawowej istnieją przy jednorazowym wykorzystaniu izby lekcyjnej, tzn. gdy wskaźnik liczby oddziałów na izbę wynosi 1,0. Z praktyki zaś szkolnej wynika, że za ostateczną granicę warunków, w jakich można zorganizować prawidłowo pracę w szkole, należy uznać następującą sytuację: dwurazowe wykorzystanie 60% izb lekcyjnych, tzn. istnienie 16 oddziałów na 10 izb lekcyjnych, przy liczbie 40 uczniów w komplecie i średnio 64 uczniów na izbę lekcyjną. Tego rodzaju sytuacji odpowiada wskaźnik liczby oddziałów na izbę w wysokości 1,6. Uwzględniając skorygowaną normę wykorzystania 60% izb lekcyjnych do nauki dwurazowej, uzyskujemy niedobór 335 izb lekcyjnych do końca 1960 r.

Zachodzi pytanie, czemu należy przypisać tak wielki niedobór izb szkolnych w najbliższej perspektywie, mimo wybudowania w Poznaniu kilku nowych wielkich gmachów szkolnych. Odpowiedź na to znajdujemy w potężnym wzroście liczby dzieci w wieku szkolnym. Gdy w 1944 r. urodziło się w Poznaniu 3.677 dzieci, w 1945 r. — 4.505, to już w 1946 r. liczba urodzonych dzieci wzrosła do 8.163, utrzymując się w następnych latach prawie na tym samym poziomie. Nic więc dziwnego, że liczba uczniów w roku szkolnym 1959/60 wyniesie 50.909 wobec 26.557 w roku szkolnym 1952/53, co stanowi 92% wzrostu. Ten dwukrotnie mniej więcej wzrost liczebności roczników z okresu po 1945 r.

jest powszechnie obserwowanym wynikiem tzw. demograficznego prawa wojny, które w naszych warunkach spowodowało, że liczba urodzeń dzieci, ograniczona w czasie ostatniej wojny zakazem zawierania małżeństw i eksterminacyjną polityką okupanta hitlerowskiego, tuż po oswobodzeniu podnosi się gwałtownie, nadrabiając zawiązką straty populacyjne z poprzedniego okresu. W tym raptownym wzroście liczby dzieci w wieku szkolnym leży również przyczyna trudności naszego miasta w zakresie szkolnictwa podstawowego.

Mając na uwadze gwałtowny wzrost liczby uczniów w Poznaniu do 1960 r. opracowano długofalowy program budowy szkół podstawowych. W wyniku realizacji tych zamierzeń rozpoczyna się w roku bieżącym budowę następujących obiektów szkolnych: przy ul. Żeromskiego (15 izb), ul. Winklera, narożnik ul. Jarochońskiego (30 izb), ul. Stalingradzkiej (30 izb) oraz przy ul. Junikowskiej (dobudowa 4 izb). Zainicjowanie tak dużego programu inwestycyjnego w roku bieżącym oraz konsekwentne kontynuowanie go w latach następnych pozwoli zadośćuczynić zwiększonemu zapotrzebowaniu Poznania na izby szkolne i zapewni dzieciom poznańskim odpowiednie warunki nauki.

Szkolnictwo Polski Ludowej otacza troskliwą opieką również dzieci w wieku przedszkolnym. W Poznaniu obserwujemy wielki rozwój ilościowy tej tak użytecznej społecznie instytucji. Jeżeli w r. 1945 mieliśmy na terenie miasta zaledwie 30 przedszkoli, to dziś mamy ich już 78, w których przebywa ponad 5.500 dzieci. W samym roku ubiegłym powstało w Poznaniu 7 nowych przedszkoli, w tym jedno wzorcowe przedszkole dzielnicowe w Główniej.

Wspomnieć należy również o poważnej rozbudowie obiektów szkolnictwa wyższego. W pełnym toku jest np. budowa wielkiego kompleksu gmachów Szkoły Inżynierskiej na prawym brzegu Warty, w okolicy mostu Rocha. Kompleks ten, stanowiący istne miasteczko uniwersyteckie, obejmować będzie gmach administracyjny, sale wykładowe, zakłady doświadczalne i pracownie oraz internat dla studentów i domy mieszkalne dla profesorów. Wybitnie wzrosła także ilość domów studenckich, a mianowicie z 3 w 1945 r. do 10 w 1954 r. W roku ubiegłym oddano do użytku dwa nowe domy: przy ul. Szamarzewskiego dla studentów Akademii Medycznej i na Gołęczynie dla studentów Wyższej Szkoły Rolniczej.

\*

Najważniejszym niewątpliwie efektem gospodarczym w zakresie kultury w naszym mieście w minionym dziesięcioleciu było oddanie do użytku społeczeństwa Poznania, w X-lecie Polski Ludowej, najszacowniejszego zabytku miasta: Starego Ratusza. Odbudowa trwała długo, bo z górą 8 lat. Ze słusznym też niepokojem patrzyło społeczeństwo Poznania na wolno postępującą odbudowę Ratusza. Należy tu wszakże podkreślić, że odbudowa tak cennego obiektu była niesłychanie odpowiedzialna, że wymagała rozległych studiów i badań nad przywróceniem Ratuszowi jego dawnej szaty, że same prace wykonawcze wreszcie były żmudne, wprost cyzelatorskie. Zasadniczego przełomu w tempie i stylu robót dokonano z końcem 1953 r. w związku z ustaleniem ostatecznego terminu ukończenia odbudowy na dzień 22 lipca 1954 r. Śmiało można powiedzieć, że żadna budowla w Poznaniu nie wzbudziła tak wielkiego zainteresowania. Wokół sprawy odbudowy Starego Ratusza zmobilizowana została cała opinia publiczna naszego miasta. Robotnicy, artyści, naukowcy, na licznych zebraniach, prasa w częstych artykułach dawała wyraz swej trosce o stan

odbudowy Ratusza. Dowodem serdecznego stosunku mieszkańców Poznania do sprawy odbudowy Ratusza była gorąca dyskusja, która rozgorzała na temat jego szaty zewnętrznej. Nigdy też chyba w swej długiej historii nie oglądał Stary Rynek poznański tak wielkich tłumów, jak w dniu otwarcia Ratusza i oddania do użytku w jego wnętrzu Muzeum miasta Poznania.

Dobiega również końca odbudowa Starego Rynku. Do dnia otwarcia XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich mają być wypełnione wszystkie luki w zabudowie obrzeży Rynku. Z cenniejszych obiektów wymienić należy odbudowywany pałac Działyńskich z przeznaczeniem na siedzibę instytucji Polskiej Akademii Nauk oraz pałac Mielżyńskiego, przewidziany na Dom Turysty. Z zabudowy wewnętrznej oprócz Ratusza i odbudowanych częściowo domków budniczych należy wspomnieć o odrestaurowanym w pierwszych latach po 1945 r. klasycystycznym Odwachu. Reszta zabudowy wewnętrznej, a więc Waga, Arsenał i Sukiennice, jest przedmiotem konkursu, który ustali ostateczne rozwiązanie tej części Rynku. Na ukończeniu jest także drugi, bliski sercu mieszkańców Poznania zabytek: Biblioteka Raczyńskich.

W okresie 1945—1954 powstało w Poznaniu wiele gmachów z przeznaczeniem na cele kulturalne, społeczne czy użyteczności publicznej, że wymienić się tylko wznieiony z gruzów Bank Rolny, odbudowany prawie od fundamentów gmach Dyrekcji Kolei, nowoczesny gmach Wydziału Finansowego Prezydium MRN, odbudowany z całkowitej ruiny hotel „Bazar“, Dom Żołnierza i Izba Rzemieślnicza, nowo wybudowany wieżowiec resortu budownictwa, Dom Partii, Dom Żołnierza Bezpieczeństwa, gmach Wojewódzkiego Ośrodka Szkolenia Pożarniczego.

\*

Uwagi nasze o osiągnięciach gospodarczych Poznania w okresie dziesięciolecia 1945—1954 zamkniemy krótką charakterystyką rozwoju demograficznego miasta, jako że w nim najlepiej odbijają się wszelkie zachodzące w danym ośrodku procesy społeczno-gospodarcze. Stan zaludnienia Poznania podniósł się z 242.454 w 1945 r. (bierzemy dane z końca roku, już po uspokojeniu się ruchów ludnościowych o wielkich wymiarach liczebnych) do 364.329 w 1954 r. (koniec III kwartału), czyli prawie dokładnie o  $\frac{1}{3}$ . Źródła tego potężnego wzrostu ludności należy szukać zarówno w wielkim przyroście naturalnym, który osiągnął nie spotykane w dziejach miasta rozmiary, wzrastając z 5,4 w 1939 r. do 16,2 w 1953 r., jak i w ogromnej fali napływu z zewnątrz. Jeżeli jednak przyrost naturalny ma charakter na ogół ustabilizowany (16,8 w 1946 — 16,2 w 1953 r.), wykazując tylko zrozumiałą tendencję zwykłą w liczbach absolutnych (z 4.790 w 1946 r. do 5.703 w 1953 r.), to przyrost napływowy wykazuje dużą fluktuację w poszczególnych latach. Wynosząc 37.690 w 1945 r. a 15.244 w 1946 r., ustabilizował się w okresie 1947—1951 na ok. 6.000 rocznie, by w 1952 r. podnieść się nagle do 9.957 i spaść znów raptownie do 3.108 w 1953 r. Równomierny przyrost napływowy w latach 1947—1951 jest odbiciem systematycznej rozbudowy zakładów przemysłowych Poznania w okresie planu trzyletniego i pierwszych lat planu sześcioletniego. Gwałtowny skok w 1952 r. dowodzi, iż rok ten stanowi szczytowy punkt rozwoju zatrudnienia poznańskiego przemysłu w planie sześcioletnim. Zmalenie napływu w 1953 r. świadczy natomiast o nasyceniu Poznania siłą roboczą oraz o trudnościach mieszkaniowych.

Najlepszym dowodem rozwoju gospodarczego i stałej poprawy warunków bytowych i zdrowotnych w naszym mieście jest wspomniany już trzykrotny wzrost przyrostu naturalnego w porównaniu z r. 1939. Obok samego wzrostu liczby urodzeń na tak wysoki przyrost naturalny wpłynął decydująco spadek śmiertelności pośród mieszkańców miasta: z 12 na 1.000 w 1939 r. do 8‰ w 1953 r. Najbardziej radosne jest znaczne obniżenie się współczynnika zgonów wśród niemowląt z 16 na 100 żywo urodzonych w 1945 r. do 5 w 1953 r.

Prawidłowa struktura ludności Poznania według wieku, dająca korzystny dla rozwoju demograficznego kształt piramidy wieku, pozwala przypuszczać, że przyrost naturalny nie będzie miał tendencji niżkowych, wpływając w ten sposób decydująco na dalszy, intensywny rozwój ludnościowy Poznania.

#### ŹRÓDŁA I MATERIAŁY

1. Archiwum Międzynarodowych Targów Poznańskich.
2. Monografie i opracowania Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego.
3. Rocznik Statystyczny stoł. miasta Poznania, 1938.
4. Sprawozdania z działalności Zarządu Miejskiego st. m. Poznania, 1945 i 1946.
5. Kronika Miasta Poznania, 1945—1950.