

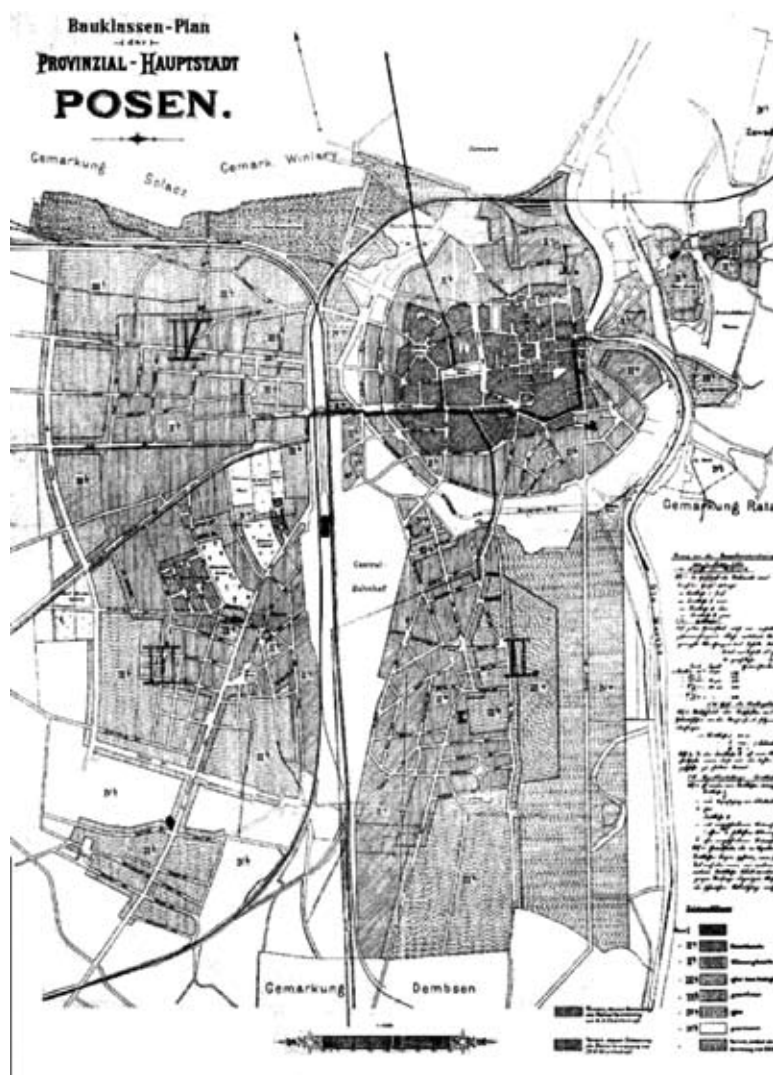
Plan ogólny zabudowania Poznania (1931-1939) na tle europejskiej teorii i praktyki budowy miast

**Grażyna Kodym-Kozaczko
Mieczysław Kozaczko
Poznań, Polska**

Nowoczesne planowanie urbanistyczne w Poznaniu rozpoczyna w 1902 roku decyzja cesarza Wilhelma II o likwidacji zachodniej części wewnętrznego pierścienia umocnień pruskiej twierdzy pierścieniowo-fortowej, które przez prawie trzy ćwierci XIX wieku stały na przeszkodzie racjonalnego rozwoju miasta. Projekty zabudowy terenów poportecznych oraz plan strefowy powiększonego o podmiejskie gminy miasta wykonał w 1903 roku najwybitniejszy niemiecki urbanista Josef H. Stübben¹ (il.1).

Odzyskanie niepodległości wiązało się ze zmianą funkcjonalnego i przestrzennego kierunku ciężenia Poznania z zachodniego na wschodni. W 1925 roku przyłączono do niego siedem podmiejskich gmin. Prawie dwukrotnie powiększono powierzchnię miasta - z 3405 do 6736 ha - w tym głównie na prawym brzegu Warty (do 1975 ha), gdzie od końca XIX wieku intensywnie rozwijał się przemysł² (il.2).

Pierwszy „Plan ogólny zabudowania miasta Poznania” w 1929 roku opracował Sylwester Pajzderski - kierownik Wydziału Rozbudowy Miasta. Ogólne założenia autor przedstawił w artykule zamieszczonym w „Księdze pamiątkowej miasta Poznania”³. Strukturę przestrzenną urbanizacji miał stanowić klinowy system zieleni, oparty na dolinach rzecznych. Koncepcja współgrała z pojawiającymi się od końca XIX wieku modelami rozwoju miast. W 1898 roku Teodor Fritsch przedstawił schemat „mia-



1. Plan strefowy Poznania H.J. Stübbena (1903). Archiwum Państwowe w Poznaniu, Plany miasta Poznania.

1. Kodym-Kozaczko G., *Rozwój przestrzenny Poznania w planowaniu urbanistycznym w latach 1900-1990*, [w:] *Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku*, pod red. T. Jakimowicz, Poznań 2005, s. 21-30.

2. Abt S., *Ludność. Struktura demograficzna miasta*, [w:] *Dzieje Poznania*, t. 2, pod red. J. Topolskiego i L. Trzeciakowskiego, Warszawa-Poznań 1998, s. 994-5.

3. Pajzderski S., *Rozbudowa miasta Poznania*, [w:] *Księga pamiątkowa miasta Poznania*, Poznań 1929, s. 507-511.

sta przyszłości” z 6 klinami zieleni wnikającymi do wnętrza, zlokalizowanymi poza korytarzami infrastruktury⁴. Następnie liczne wersje koncentryczno-radialnych modeli urbanizacji pojawiły się w opracowaniach teoretycznych oraz projektach. Przykładem są projekty w konkursie na rozbudowę Wielkiego Berlina z 1910 roku, sche-

maty A. Radinga, M. Wagnera, M. Berga plany ogólne Wrocławia, Warszawy i in.

Krytyka planu Pajzderskiego, przeprowadzona w ramach Koła Architektów przez Władysława Czarneckiego doprowadziła do rozpisania w 1930 roku konkursu urbanistycznego na „Projekt regulacji i zabudowy miasta Poznania” dla 800 tys. mieszkańców.

Rozstrzygnięcie było wielkim triumfem warszawskiego środowiska urbanistycznego. Wię-

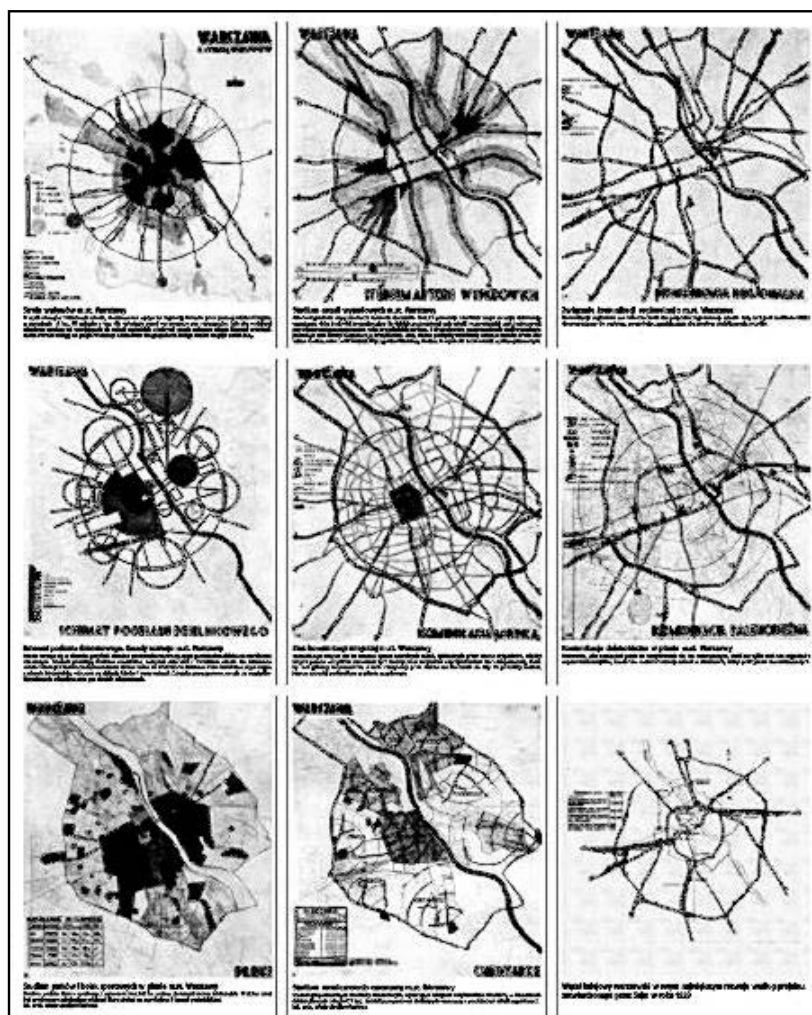
4. Reiner T. A. , *The Place of the Ideal Community in Urban Planning*, Philadelphia 1963, s. 36-39.

2. Plan Poznania z 1929 roku z perspektywą terenów PWK. Plany Poznania z lat 1803-1977, cykl Gazety Wyborczej-Poznań, 2003 (reprodukcja ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu).



szość laureatów głównych nagród była absolwentami Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej lub uczestniczyła w pracach nad kolejnymi edycjami planu ogólnego Warszawy. Nowoczesne, funkcjonalistyczne zasady planowania miasta zastosowane przez młodych uczestników konkursu, zostały zaprezentowane już w 1928 roku przez zespół „Planu ogólnego Wielkiej Warszawy”, kierowany przez Stanisława Różańskiego, w czasopiśmie „Architektura i Budownictwo”⁵ (il.3). Odbywały one od tradycyjnych metod projektowych stosowanych dotychczas, m. in. przez architektów pracujących w Ministerstwie Robót Publicznych: Adama Kuncwicza, Romana Felińskiego (autorów projektu rozbudowy Gdyni) oraz Kazimierza Saskiego, opartych na planach regulacyjnych, ewentualnie strefowych⁶.

Podstawą nagrodzonych projektów były analizy funkcji miasta. Laureaci trzeciej nagrody: Józef Reński i Władysław Günath zaproponowali zintegrowany promienisto-obwodowy schemat komunikacji oparty na udoskonalonym systemie drogowym pruskiej twierdzy. Z układem komunikacji konweniował klinowy system zieleni (il.4). Zwycięski zespół (Stanisław Filipkowski i Jan Graeffe) zauważył, że śródmieście Poznania, rozwijało się na przestrzeni 10 wieków wzdłuż linii wschód – zachód. Postulował więc ulokowanie na zachodnim końcu tej osi, na rozległych terenach pokolejowych, nowoczesnego City biurowo-handlowego. Idea dynamicznego centrum, przywodząca na myśl koncepcję N. Ładowskiego dla Moskwy z 1922 roku. Według Filipkowskiego Poznań znajdował się „w tym szczęśliwym położeniu, że przesunięcie przyszłego centrum z okolic ciasno i zwarcie zabudowanego placu Wolności, na znajdujące się w pobliżu tereny wolne, daje możliwość stworzenia racjonalnego planu zabudowania tych terenów - poza tym przesunięcie takie pozwoli uniknąć kosztownych i trudnych do przeprowadzenia przebić i poszerzeń ulic.”⁷ Uwaga powyższa sformułowana była z perspektywy doświadczeń, projektanta warszawskiego City, którego sytuacja przestrzenna była o wiele trudniejsza niż w Poznaniu⁸. Podobnie jak w Warszawie poznańskie nowe centrum miało być oparte na krzyżu arterii komunikacyjnych różnych środków transportu (w Poznaniu dwu-



3. Plan ogólny Warszawy. Studia: tereny mieszkaniowe, komunikacja, schemat podziału dzielnicowego, parki, cmentarze. Plansza wystawy „Urbanistyka Warszawy w planach archiwalnych”. Wg www.sarp.org.pl.

poziomym), postulowano także przesunięcie dworca kolejowego. Obwodowo-promienisty schemat komunikacji miasta Filipkowski i Graeffe połączyli z systemem regularnie rozmieszczonych na obwodnicach dzielnicowych ośrodków usługowych⁹.

Konsekwencją konkursu było powołanie Pracowni Urbanistycznej pod kierunkiem Władysława Czarneckiego, której powierzono zadanie opracowania planu ogólnego Poznania¹⁰. Czarnecki podczas studiów na Wydziale Architektonicznym Politechniki Lwowskiej nie zdobył systematycznego wykształcenia urbanistycznego, choć jako wolny słuchacz, uczestniczył w wykładach z teorii budowy miast prowadzonych przez Ignacego Drexlera na Wydziale Inżynierijnym. Ważnym doświadczeniem zawodowym,

5. Różański Stanisław, Filipkowski Stanisław, Buckiewiczówna Maria (poszczególne rozdziały), *Plan ogólny Wielkiej Warszawy*, „Architektura i Budownictwo”, R. 1928, s. 410-438.

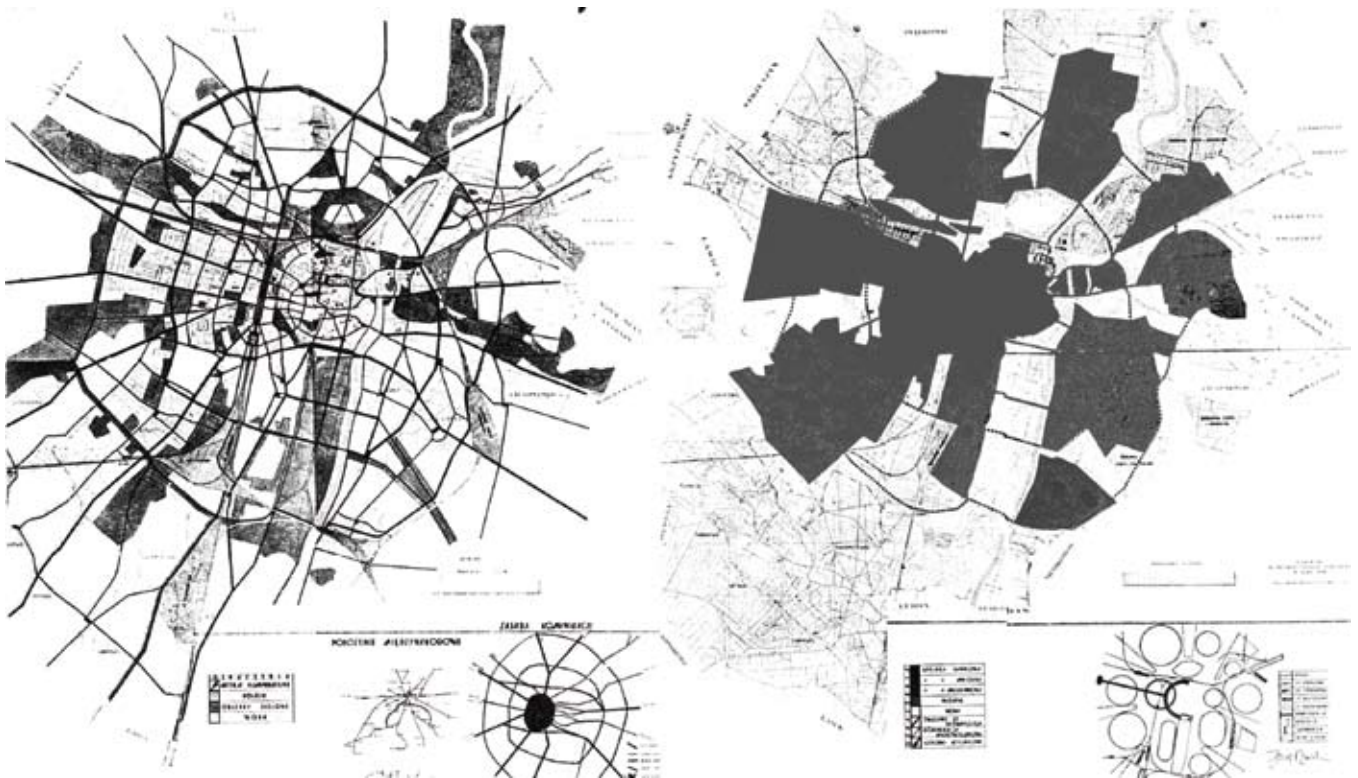
6. Saski Kazimierz, *Planowanie miast w Polsce w okresie powojennym*, „Architektura i Budownictwo”, R. 1926, z. 6, s. 5-24.

7. Filipkowski Stanisław, *Projekt rozwiązania śródmieścia Poznania*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, R. 1933, z. 1, s. 9-10.

8. Filipkowski Stanisław, *Dzielnice pracy*, [w:] *Plan ogólny Wielkiej Warszawy*, op. cit., s. 416-417.

9. I nagroda: Stanisław Filipkowski, Jan Graeffe, II nagroda: Antoni Jawornicki, Kamil Lisowski, Tomira Słońska, III nagroda: Józef Reński, Władysław Günath, Paprocki Antoni, zob. *Konkurs na projekt regulacji i zabudowy m. Poznania*, „Architektura i Budownictwo”, R. 1932, s. 1-8.

10. W Pracowni Urbanistycznej m. Poznania w okresie międzywojennym pracowali: Tomira Słońska, Jan Zbijewski, Wiktor Soczkiewicz, Zbigniew Zieliński, Kazimierz Gawroński, Marian Spychalski, Aleksander Pluciński, Jerzy Pieńczykowski, Wojciech Onitsch (Onitcz). Zob. Kodym-Kozaczko G., *Rozwój przestrzeny...*, op. ci., s. 39.



4. J. Reński, W. Gúnath, Konkurs na projekt regulacji i zabudowy Poznania, 1931. Wg „Architektura i Budownictwo”, 1932, nr 1.

była funkcja sekretarza konkursu poznańskiego i uczestnictwo w obradach jury, w którego skład wchodził m. in. Tadeusz Tołwiński - kierownik Katedry Budowy Miast na Politechnice Warszawskiej oraz Antoni Paprocki - prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich. Zasadnicze jednak znaczenie dla metody pracy nad planem ogólnym Poznania miał wyjazd w czerwcu 1931 roku do Berlina na wystawę planów rozbudowy miast niemieckich, gdzie Czarnecki przyłączył się do wycieczki architektów i urbanistów oprowadzanych przez nieznanego mu „Herr Professora”. W swych wspomnieniach później tak pisał o tym wydarzeniu: „(...) Był to po prostu pierwszorzędny wykład urbanistyki: o układach komunikacyjnych, systemach zieleni, (...) strefowaniu terenów budowlanych, organizacji dzielnic i osiedli mieszkaniowych, wydzieleniu i izolacji dzielnic przemysłowych. W ten sposób słuchając wyjaśnień udzielanych na zadawane pytania, przeszliśmy stoiska Berlina, Magdeburga, Bremy, Hamburga, Kolonii, Wrocławia, Drezna, Lipska i innych miast”¹¹.

Czarnecki był więc urbanistą-samoukiem, zdobywającym wiedzę teoretyczną w konfrontacji z praktyką. Z wykładów Drexlera przejął dążenie do uchwycenia i doskonalenia naturalnych cech struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Druga zasada pracy nad planem pochodziła ze wspomnianego wyżej wykładu berlińskiego: do rozwiązania wynikowego dochodzić należy

metodą szczegółowych studiów, które pozwalają poznać specyfikę i problemy miasta.

Tematy studiów do planu Poznania odpowiadały funkcjonalistycznej teorii rozwoju miasta, na gruncie polskim widocznej najpełniej w planie Wielkiej Warszawy (1934 r.). W swej wersji kanonicznej teoria ta przedstawiona została w 1933 roku przez IV kongres CIAM w Karcie Ateńskiej. Według niej strukturę przestrzenną miasta współtworzyły cztery podstawowe funkcje: 1. komunikacja; 2. mieszkanie (z systemem szkolnym oraz systemem ośrodków społeczno-handlowych); 3. praca (w tym przemysł) oraz 4. wypoczynek (z systemem zieleni).

Pracę nad planem ogólnym Poznania Władysław Czarnecki rozpoczął od określenia przyszłego rozwoju demograficznego miasta. W warunkach konkursu na rozbudowę Poznania dość arbitralnie przyjęto wzrost liczby mieszkańców z 237 tys. w 1930 roku do 800 tys. w 1980 roku. Czarnecki na podstawie przywiezionego z Berlina studium Bremy obliczył, tzw. metodą organiczną, polegającą na prognozach populacyjnych, że za 50 lat Poznań będzie liczył 600 tys. mieszkańców. W pierwszym okresie prac wspomniana wyżej publikacja *Stadt- und Landesplanung Bremen 1926-1930* stanowiła dla zespołu Czarneckiego rodzaj poradnika¹².

Jednym z pierwszych opracowanych kom-

11. Czarnecki Władysław, *Wspomnienia architekta*, t. 2, 1931-1939, Poznań 2006, s. 9-10.

12. Publikacja *Stadt- und Landesplanung Bremen 1926-1930*, Bremen: Hauschild, 1931, figuruje w bibliografii kilku studiów pracowni urbanistycznej. Zob. Papiery Władysława Czarneckiego, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2603, s. 98 i rkp. 2605, s. 24.

ponentów planu ogólnego był system zieleni. Problematyka zieleni w strukturze przestrzennej i funkcjonalnej nowoczesnego miasta budziła w Poznaniu szerokie zainteresowanie. Już w 1930 roku (a więc przed rozpisaniem konkursu) Towarzystwo Miłośników Miasta Poznania zorganizowało konferencję naukową poświęconą zieleni miejskiej. Niektóre referaty zostały opublikowane w „Kronice Miasta Poznania”. Jeden z uczestników tej konferencji, E. Strauss, stwierdził że „(...) czas zerwać z pojęciem ogrodnictwa miejskiego jako dekoracji uważanych przez wielu za luksus. (...) Plan rozwoju zieleni powinien iść w kierunku tworzenia wielkich przestrzeni zazielenionych i zadrzewionych o charakterze parków leśnych i ludowych, a to w celu wytworzenia jak największych powierzchni jak najmniejszym kosztem. (...) Parki ludowe powinny być planowo rozmieszczone w poszczególnych częściach miasta, aby dostęp z każdej dzielnicy był ułatwiony, (...) do gier i zabaw traktowanych nie jako sport zawodowy, ale czynnik zdrowia”¹³. Wzorując się na niemieckich normach zieleni Strauss, podobnie jak inni prelegenci, uważał że na mieszkańca powinno przypadać 19,5 m² zieleni miejskiej, podczas gdy w Poznaniu wskaźnik ten wynosił tylko 6,1m².

W 1932 roku Władysław Czarnecki, zebrał ustalania poprzednich planów, projektów konkursowych, artykułów z konferencji oraz posiłkując się własnymi przemyśleniami, sformułował koncepcję klinowo-obwodowego sys-

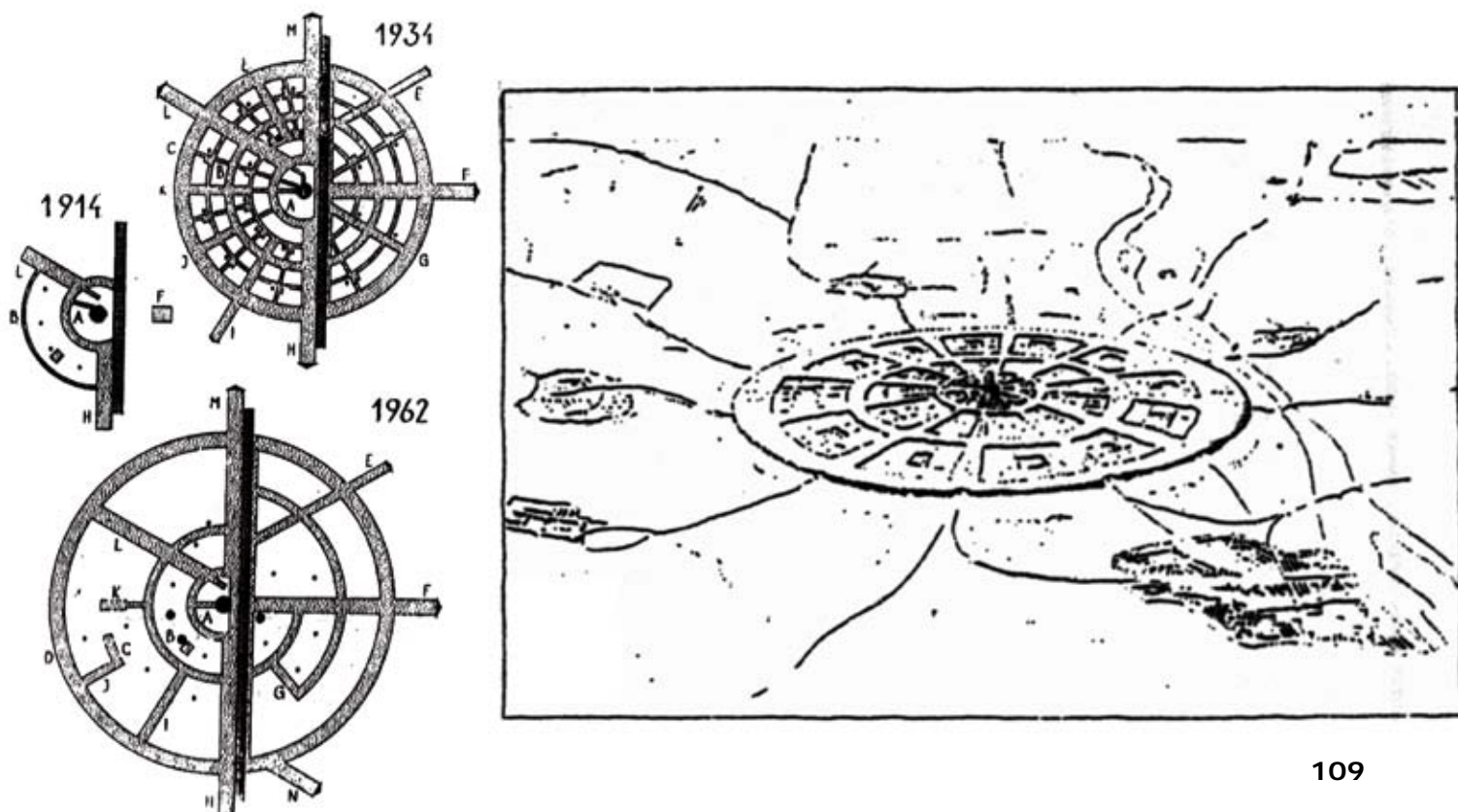
temu zieleni Poznania. Przypominał on model miasta idealnego *Sternstadt* Paula Wolfa, znany Czarneckiemu, dzięki prenumerowanemu czasopismu „Städtebau”¹⁴ (il. 5). Punktem wyjścia kompozycji było ukształtowanie terenu w postaci czterech sektorów wyżynnych, podzielonych krzyżem dolin rzecznych (Warty, Cybiny i Bogdanki), które stanowiły tereny retencyjne i nie nadawały się pod zabudowę. Częściowo zadrzewione rejony poforteczne, nadal objęte zakazem lub ograniczeniami budowlanymi, tworzyły półkole (Wały - Ringi) i zewnętrzne koło terenów potencjalnie zielonych. Istniejące kompleksy zieleni, cmentarze na przedpolach fortyfikacji wewnętrznych, Łęgi Dębińskie i lasy Dębiny oraz kompleksy wokół miasta stanowiły oparcie dla projektowanego systemu zieleni.

System zieleni tworzyły więc dwa podstawowe komponenty: promieniste kliny i zielone obwodnice. W dalszych pracach zdefiniowano w sumie 10 klinów. Trzy obwodnice zielone wynikały ze schematu przestrzennego dawnej pruskiej twierdzy, częściowo widoczne były już w planach strefowych Stübbena z 1903 i 1914 roku. Zewnętrzna obwodnica miała przeciwdziałać niekontrolowanej ekspansji Poznania na tereny podmiejskie. Koncepcja oddzielenia miasta od rozwijających się w pobliżu osiedli pierścieniem rezerwatów - czyli przestrzeni wolnej od intensywnej zabudowy - była popularna w międzywojennej urbanistyce. Pojawiła się w planie ogólnym Warszawy, a także w „Konkursie na regulację i zabudowę miasta Radomia z 1926 ro-

13. Strauss E., *Normy zieleni w miastach zachodnich*, „Kronika Miasta Poznania”, R. 1930, s. 198-199.

14. Maul A., *Die „Idealstadt“*, „Städtebau”, R. 1929, s. 313-314.

5. Schematy systemów zieleni Poznania z 1913 i 1934 roku oraz teoretyczny model P. Wolfa „Sternstadt”. Wg „Miasto”, 1972 nr 6 oraz „Städtebau” 1929, s. 313-314.



ku¹⁵. Obszar wolny od zabudowy oprócz funkcji rekreacyjnych i higienicznych, zapewniał zachowanie terenów rezerwowych, umożliwiających elastyczne dostosowywanie się w przyszłości do nieprzewidywalnych potrzeb i funkcji. System uzupełniała zieleń regionalna, m. in. z terenami wycieczkowymi (il. 6).

Podziałowi przestrzennemu odpowiadał podział funkcjonalny: zielone kliny przeznaczone były na rekreację czynną, obwodnice poświęcone były spokojnemu odpoczynkowi codziennemu. W klinach przewidziano 9 dzielnicowych ośrodków sportowych, trzy arterie wypadowe i rowery prowadzące do terenów rekreacji weekendowej. Uzupełniono je o systemem 3 okrężnych dróg rowerowych.

Obwodowa zieleń promenadowa miała łączyć tereny mieszkaniowe z terenami rekreacji

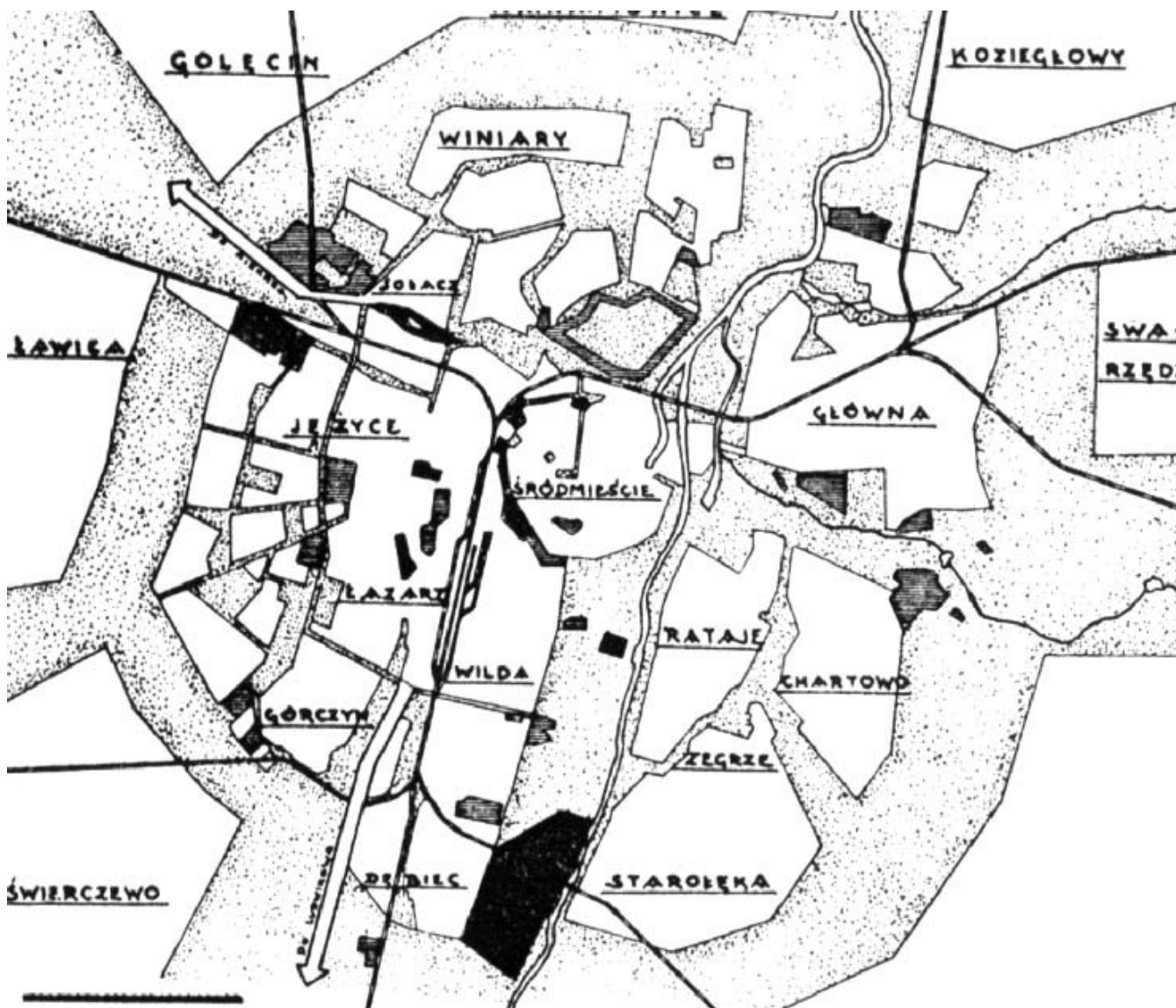
15. Buckiewiczówna Maria, *Higiena urbanistyczna*, [w:] *Plan ogólny Wielkiej Warszawy*, op. cit., s. 434-5; Konkurs na regulację i zabudowę m. Radomia, „Architektura i Budownictwo”, R. 1926, z. 9. s. 21.

czynnej. Usytuowano tam osiedlowe ośrodki społeczno-usługowe oraz zespoły szkolne, do których można było dotrzeć z terenów mieszkaniowych podrzędnymi ciągami zieleni. Podobne połączenia między klinami zieleni, zostały zaplanowane w Warszawie. Pisała o nich M. Buckiewiczówna: „(...) w ten sposób pasma zieleni wiążą dzielnice mieszkalne z parkami i ogrodami sportowymi, zgrupowanymi w klinach”¹⁶.

System szkolny opierać się miał na szkołach o poszerzonym programie społecznym. „Program boiskowy”, oparty na niemieckich normach zasięgu i frekwencji, powiązany był z systemem zieleni¹⁷. Osiedla razem ze swoimi centrami miały być ukształtowane na wzór tzw. jednostki sąsiedzkiej. Koncepcja wzorcowego

16. Buckiewiczówna Maria, *Higiena urbanistyczna*, [w:] *Plan ogólny Wielkiej Warszawy*, op. cit., s. 434-5;

17. Soczkiewicz Wiktor, *Studia do planu ogólnego m. Poznania. Plan finansowania programu boiskowego oraz najpotrzebniejszych budynków i urządzeń sportowych*, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2603, s. 23-39.



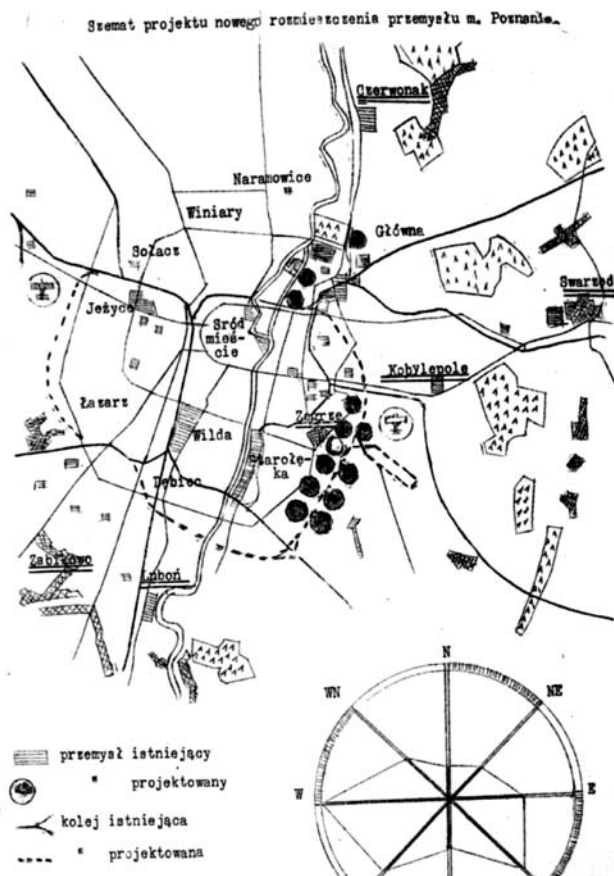
6. W. Czarnecki, *System zieleni Poznania*, 1932. Wg W. Czarnecki, *Planowanie miast i osiedli*, t. III, 1961, s. 13



7. System komunikacji Poznania 1931-1939.
Wg „Miasto”, 1972, nr 6

ośrodka handlowego na styku czterech jednostek sąsiedzkich¹⁸ opracowana przez Z. Zielińskiego inspirowana była projektem jednostki sąsiedzkiej Radburn C. Perry’ego. Rodzaj planowanej zabudowy miasta precyzował plan strefowy, wzorowany na planach Stübbena, który w innych polskich biurach planistycznych stanowił pewną nowość. Czarnecki wspomina Marylę Buckiewiczównę „głowiącą [w 1931 roku] się nad planem strefowym”, który w Warszawie zawierał aż szesnaście stref budowlanych, podczas gdy poznański miał ich osiem¹⁹.

Radialno-koncentryczny system komunikacji, obok systemu zieleni, stanowił drugi podstawowy budulec struktury przestrzennej projektowanego miasta. Opracowany zgodnie z teorią Hansa Ludwiga Sierksa²⁰, wynikał jednak przede wszystkim ze stanu istniejącego, czyli systemu komunikacyjnego odziedziczonego po pruskiej twierdzy pierścieniowo-fortowej. Pierwsza obwodnica zaprojektowana została w 1903 roku przez J. H. Stübbena, drugą stanowiły wewnętrzne drogi rokadowe twierdzy fortowej, trzecią drogi rokadowe związane z zewnętrznym pierścieniem fortów. Zespół Czarneckiego, zgodnie z teorią Sierksa, dążył do rozdelenia ruchu pieszego od kołowego. W miarę możliwości wykluczał przecinanie zwartych jednostek strukturalnych miasta ulicami przelotowymi, wprowadzał zasadnicze rozróżnienie między ulicami mieszkaniowymi, a arteriami komunikacyjnymi biegnącymi w zieleni izolacyjnej. Badanie ekonomiki istniejącej oraz projektowanej struktury komunikacji oparte było na teorii



8. J. Zbijewski, *Studia do planu ogólnego Poznania – schemat rozplanowania przemysłu*. Biblioteka Raczyńskich w Poznaniu, papiery Władysława Czarneckiego

zasięgów (stref wpływów – ciężenia)²¹. Punktem wyjścia do studium projektowanej komunikacji były kompleksowe pomiary natężenia ruchu na poszczególnych arteriach, węzłach i mostach wykonane przy pomocy posterunkowych policji. Według Czarneckiego było to pierwsze tego rodzaju studium wykonane w Polsce²². W 1936 roku pod wpływem obserwacji rozwoju komunikacji w miastach europejskich sporządzono dodatkowe studium, poświęcone zagadnieniom bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego²³ (il.7).

Opracowania studialne szczegółowych zagadnień, poprzedzone były analizami dotyczącymi aktualnych teorii urbanistycznych. Przykładowo - studia rozmieszczenia przemysłu i miejsc pracy²⁴ zawierały omówienia koncepcji Ericha Gloedena, Hansa Ludwiga Sierksa i Nikolaja Milutina. Autor studium, Jan Zbijewski, zgodnie

18. Czarnecki Władysław, *Wspomnienia*, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2394/I, s. 520.

19. Toeplitz Teodor, *O projekcie planu strefowego Warszawy*, „Architektura i Budownictwo”, R. 1927, s. 334.

20. Sierks Hans Ludwig, *Grundriss der sicheren, reichen, ruhigen Stadt*, Dresden 1929; tenże: *Wirtschaftlicher Städtebau und angewandte kommunale Verkerswissenschaft*, Dresden 1929.

21. Czerny Władysław, *Architektura zespołów osiedleńczych*, Warszawa 1972, s. 78.

22. Czarnecki Władysław, *Wspomnienia architekta*, op. cit., s. 36-38; Czarnecki Władysław, *Studia do planu ogólnego zabudowania Poznania. Sieć komunikacyjna w Poznaniu*, Archiwum Zakładu Historii Architektury i Urbanistyki Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej.

23. Czarnecki Władysław, Zieliński Zbigniew, *Studia do planu zabudowania miasta Poznania. Regulacja ruchu ulicznego*, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2605, s. 115-122.

24. Zbijewski Jan, *Schemat projektu rozmieszczenia przemysłu m. Poznania*. Zob. Papiery Władysława Czarneckiego, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2603, s. 119- 26.

z teorią decentralizacji przemysłu Sierksa, zaproponował w miarę równomierne rozmieszczenie zakładów w dzielnicach peryferyjnych. Ze względu na kierunek przeważających wiatrów oraz dogodne warunki komunikacyjne, fabryki lokalizowane byłyby przede wszystkim w nowej dzielnicy mieszkaniowo-przemysłowej na prawym brzegu Warty. Decentralizacja przemysłu zaproponowana przez Gloedena polegała na rozbiciu miasta na komórki o podobnej wielkości i określonej funkcji dominującej, oddzielone od siebie terenami zielonymi²⁵. Zbijewski wprowadził kilka „gniadz” o jednolitej funkcji - przykładowo, na Zawadach częściowo zrealizowano dzielnicę rzemieślniczą, przeznaczoną dla zakładów „wyprowadzanych” ze Starego Miasta. Zasadnicza jednak część wschodniej dzielnicy przemysłowo-mieszkaniowej miała być zaplanowana w nawiązaniu do koncepcji miasta pasmowego Milutina (fragmentu Stalingradu) z 1930 roku²⁶. Jej wschodnią granicę stanowić miała projekto-

wana obwodnica kolejowa ze stacją przeładunkową. Do niej przylegałyby tereny przemysłowe i składowe, oddzielone zielenią izolacyjną od leżących równolegle terenów mieszkaniowych. Od zachodu granicę dzielnicy stanowiłyby tereny zielone, położone wzdłuż Warty (il. 8).

Charakterystyczne dla zespołu międzywojennej pracowni urbanistycznej, było przyznawanie się do źródeł inspiracji projektowych i analitycznych. Wiele pomysłów czerpanych było nie tylko z lektury, przeważnie niemieckojęzycznych czasopism i książek, lecz na podstawie podróży szkoleniowych, udziału w krajowych i zagranicznych kongresach architektonicznych i urbanistycznych.

W 1932 roku Czarnecki przysłuchiwał się II Ogólnopolskiej Konferencji Urbanistycznej poświęconej problematyce rozbudowy Gdyni. „Celem tego zjazdu była odpowiedź na pytanie, co zrobić, aby ratować Gdynię? (...) Okazało się, że nie umiano realizować planu miasta w terenie. Wywłaszczenie i nabycie gruntów ograniczono do potrzeb samego portu i kolei. Natomiast pod rozbudowę miasta terenów nie wykupiono.

25. Ostrowski Waclaw, *Urbanistyka współczesna*, Warszawa 1975, s. 65.

26. Ostrowski Waclaw, op. cit., s. 73.

9. Plan Poznania z 1937 roku. Wg www.walkowiak.pl/mapy.



Gdynia była w Polsce najdroższym miastem, żyjącym z dotacji państwowych. (...) Budowa domów kalkulowała się kilkakrotnie wyżej niż w Poznaniu lub Warszawie. Dookoła miasta narastała żywiolowo i bezplanowo bieda-osiedla²⁷. Spostrzeżenia poczynione podczas kongresu w Gdyni spowodowały zapewne, że dla większości „gruntocłonnych” projektów poznańska Miejska Pracownia Urbanistyczna opracowywała plany wykupu ziemi i finansowania realizacji, przeważnie zresztą w dwóch perspektywach czasowych: pesymistycznej (30-letniej) i optymistycznej (20-letniej). Było to zgodne z polityką gruntową zarządu Poznania, który w 1938 roku był w posiadaniu 23% obszaru miasta, co stanowiło ewenement w skali całej Polski²⁸. Dawało to miastu możliwość prowadzenia przemyślanej gospodarki przestrzennej (il.9).

Wizyta w 1935 roku na międzynarodowym kongresie architektów w Pradze stanowiła inspirację dla studium systemu dzielnicowych ośrodków sportowych. W 1936 roku Czarnecki pojechał na olimpiadę do Berlina oraz odbył wielką

podróż naukową do Belgii, Holandii, Niemiec i Szwajcarii, z której sprawozdanie w formie pisemnej przekazał zarządowi Poznania. Najciekawsze spostrzeżenia dotyczyły: zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej, segregacji i bezpieczeństwa ruchu, terenów sportowych (Berlin), polityki mieszkaniowej i systemu zieleni (Frankfurt n. Menem), koncepcji szkoły osiedlowej o rozszerzonym programie społecznym i kulturalnym (Frankfurt), systemu lasów miejskich (Brema)²⁹, dzielnicowych parków sportowych (Berlin, Brema), organizacji systemu handlu miejskiego, cmentarzy komunalnych, mieszkań minimalnych. W 1937 roku uczestniczył w Paryżu w Międzynarodowej Wystawie Sztuki i Techniki oraz V Kongresie CIAM na temat „Mieszkanie i wypoczynek” i „Miasto i wieś”³⁰. Wszystkie przydatne obserwacje i spostrzeżenia znalazły odzwierciedlenie w studiach do planu ogólnego Poznania.

Niestety plansze planu ogólnego Poznania spłonęły w pożarze archiwum zarządu miejskiego pod koniec II wojny światowej. Zachowała

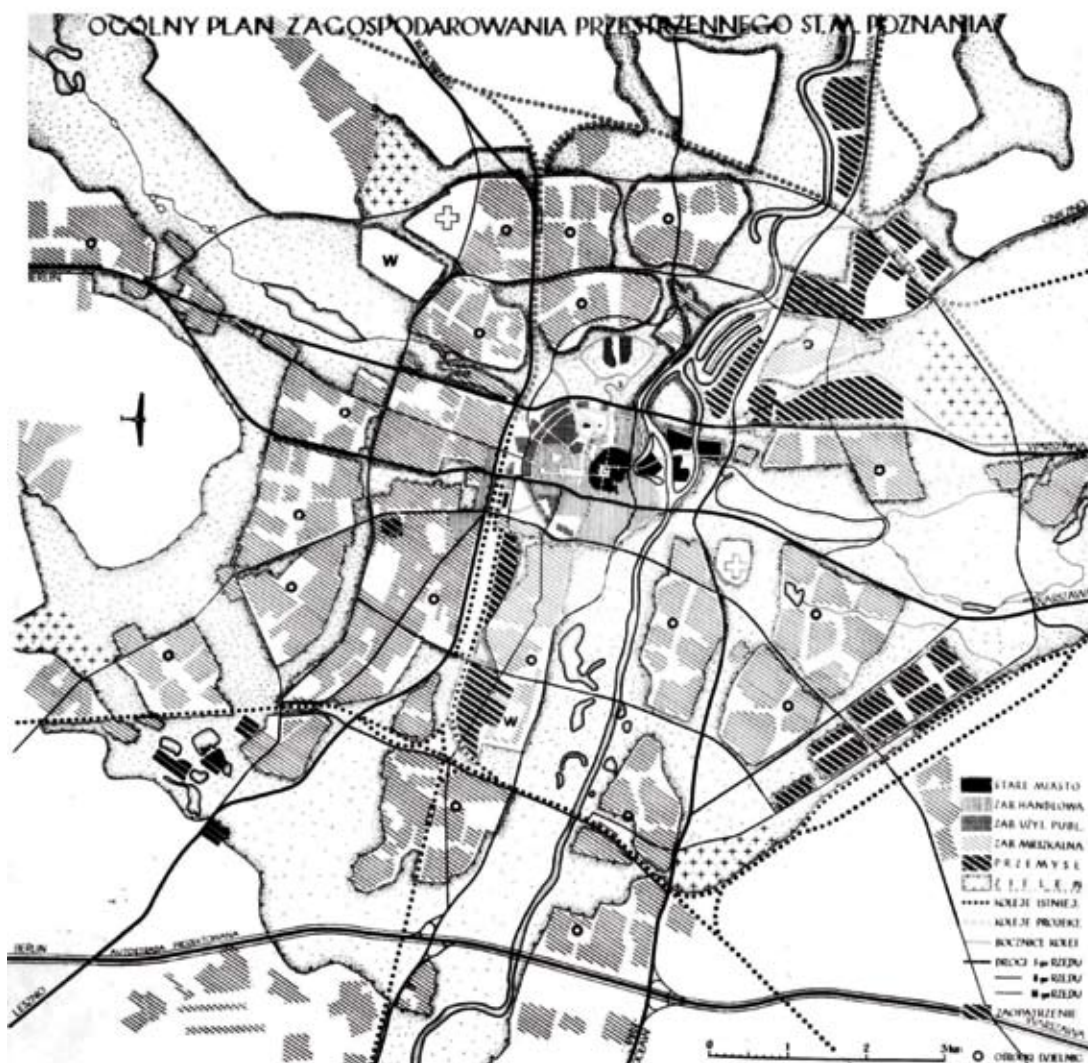
27. Czarnecki Władysław, *Wspomnienia architekta*, op. cit., t.2, s. 49

28. Nowakowska Krystyna, *Zarys rozwoju urbanistycznego i dziejów zabudowy Poznania w latach 1919-1939*, „Kronika Miasta Poznania”, R. 1989/2, s. 52.

29. Czarnecki Władysław, Płończak Tadeusz, *Studia do planu ogólnego zabudowania miasta Poznania. Lasy miejskie*, Biblioteka Raczyńskich, rkp. 2605, s. 96-109.

30. Czarnecki Władysław, *Wspomnienia architekta*, op. cit., s. 9-11, 49, 62-63, 71, 104-108, 133-134, 141-149, 199-217.

10. T. Płończak, L. Tomaszewski, *Plan ogólny Poznania z 1946 roku. Kontynuacja koncepcji zniszczonego planu międzywojennego*. Archiwum ZHAiU WA PP.



się jedynie część tekstów studiów, powielanych w kilkunastu lub kilkudziesięciu egzemplarzach i rozsyłanych przez Pracownię Urbanistyczną do poznańskich urzędów oraz krajowych pracowni planistycznych. Wiele z nich, opracowywanych na podstawie wnikliwych studiów oraz zagranicznych, głównie niemieckich publikacji, miało charakter prekursorski i wpisywało się w ogólnopolską dyskusję nad teorią oraz praktyką urbanistyczną okresu międzywojennego.

Olgierd Czerner podsumowując dorobek urbanistyczny i architektoniczny absolwentów Politechniki Lwowskiej napisał: „może jednak najbardziej efektywną i efektowną była działalność Władysława Czarneckiego w Poznaniu. Regulacja i przekształcenie miasta, realizacja tzw. klinów zieleni zwracały uwagę całego środowiska fachowego a nawet szerszego”³¹. Sku-

pienie w jednej pracowni: projektowania w skali miasta, planów etapowych - szczegółowych oraz nadzoru autorskiego wpływało na spójność procesu planowania w międzywojennym Poznaniu. Systemowe planowanie miasta oprócz wartości użytkowych, posiadało wybitne walory estetyczne. Poznań, który na skutek uwarunkowań historycznych, miał przed I wojną formę amorficzną i przypadkową, zyskiwał regularny kształt, integrujący na podobnych zasadach zarówno obszary od dawna zurbanizowane, jak i niedawno przyłączone. Pracownia Czarneckiego funkcjonująca w ramach ograniczonej kryzysem ekonomicznym gospodarki rynkowej kierowała się realizmem, pamiętając zawsze o społecznym i socjalnym postępieniu urbanistów (il. 10).

31. Czerner Olgierd, *Pracownicy i ojcowie. Dorobek polskich absolwentów Wydziału Architektonicznego Politechniki Lwowskiej*, Wrocław 1994-1995, s. 6.

Grażyna Kodym-Kozaczko, dr inż. architekt,
Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Zakład Historii Architektury i Urbanistyki
kierunki prowadzonych badań: urbanistyka i architektura XX wieku,
zespoły rezydencjonalno-folwarczne w XIX i XX wieku
e-mail: gina1206@poczta.fm

Mieczysław Kozaczko, dr inż. architekt,
Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Katedra Architektury Usługowej i Mieszkaniowej
kierunki prowadzonych badań: kompozycja urbanistyczna i architektoniczna;
e-mail: kozaczko@poczta.fm