

RM.17

854  

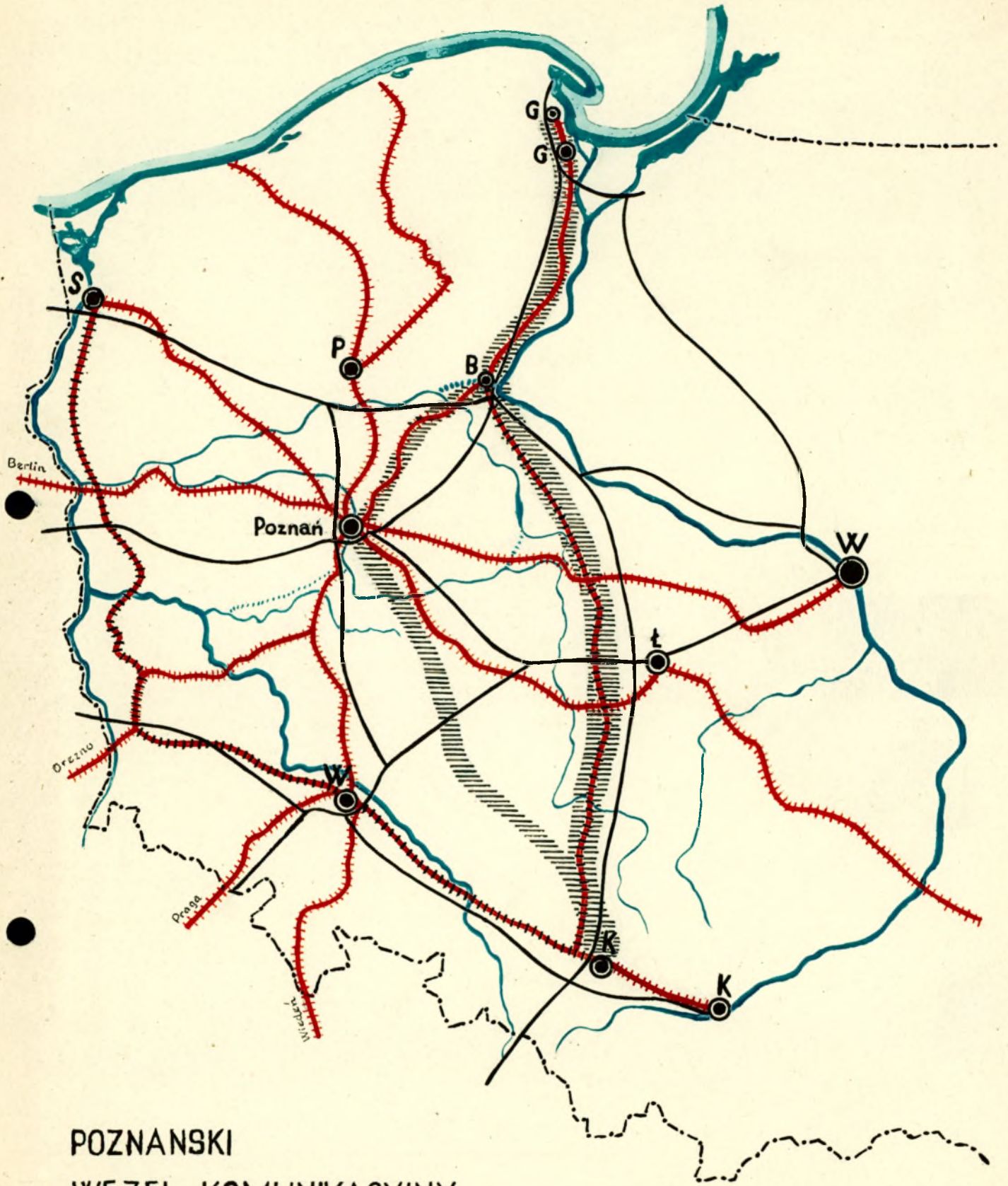
---

953  
292





Zaj ą c z k o w s k i   A n d r z e j





Struktura gospodarczo-społeczna miasta Poznania  
jako wyraz jego roli stołecznej.





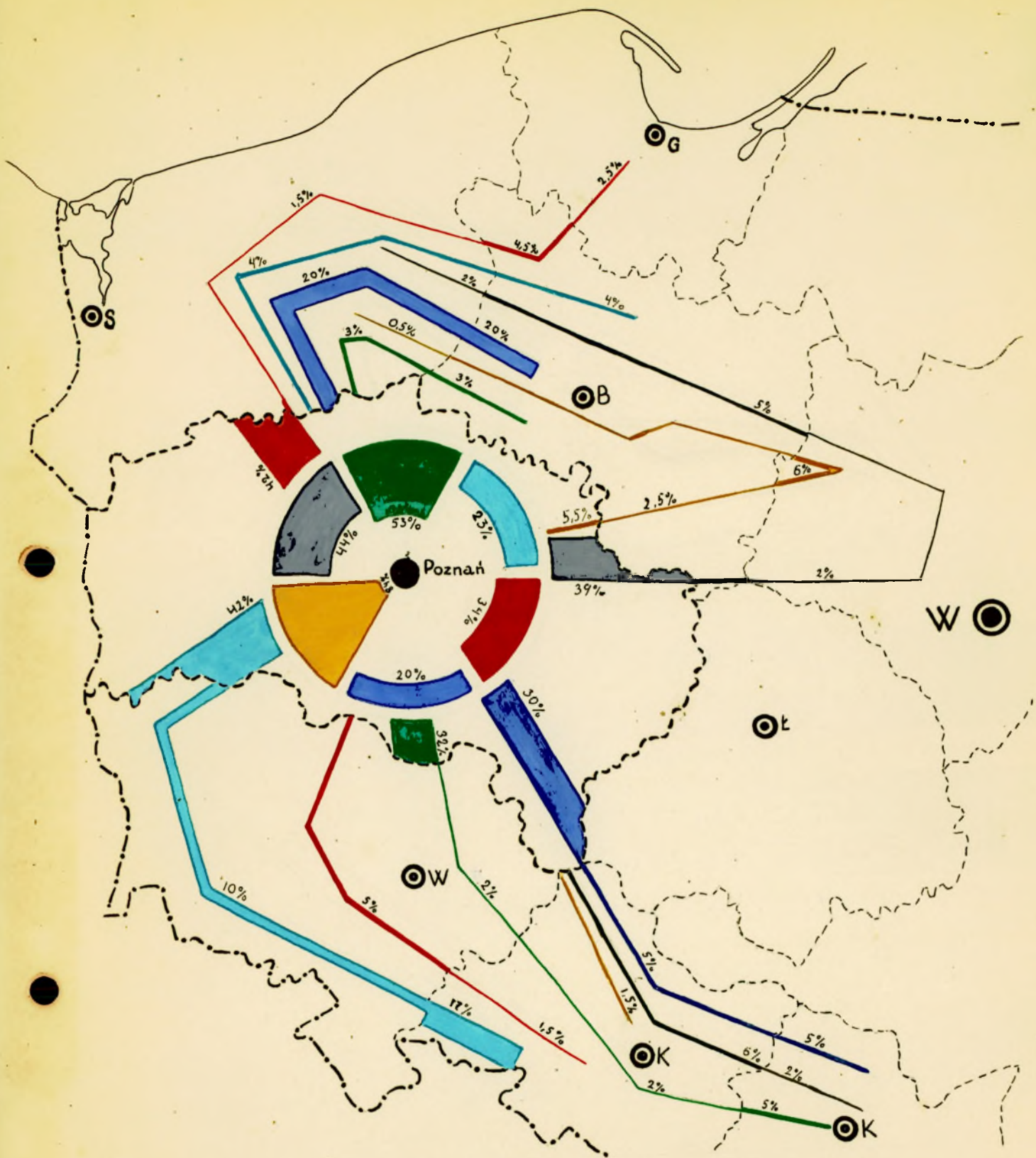
## POZNANSKI WĘZEL KOMUNIKACYJNY

-  linie kolejowe
-  { linie kolejowe węglowe
-  { nieprzechodzące przez Poznań
-  układ kierunkowy przed 1939 r.

-  granice państwa
-  rzeki
-  kanały
-  projektowane autostrady







**PROCENTOWY ZASIĘG WPLYWU HANDLU HURTOWEGO m. POZNANIA**

- branża farmaceut., drogist.
- " budowlana
- " żelazna, metal.
- " spożywcza
- " elektrotechniczna
- " galanteryjna
- granice państwa
- granice województw



udział handlu hurtowego  
m. Poznania na terenie  
m. Poznania i okolicy  
w promieniu 70 km



udział handlu hurtowego  
m. Poznania na terenie  
województwa



## I P o ł o ż e n i e P o z n a n i a

Jednym z czynników decydujących o roli i losach miasta jest jego położenie. Położenie to wyznaczone jest przez dwa momenty: naturalny, czyli geograficzny zazwyczaj niezmienny w pewnym okresie czasu i polityczny, zmienny zależnie od aktualnie przebiegających linii podziału politycznego i innych okoliczności ściśle politycznych.

Mówiąc o położeniu geograficznym Poznania, podkreślić należy dwa czynniki. Poznań leży w pasie wielkich dolin, będących naturalnym korytarzem Europy, prowadzącym z zachodu na wschód, usytuowany centralnie w stosunku do morza na północy i łańcucha gór na południu, oraz leży nad rzeką Wartą przez co połączony jest z całym dorzeczem Odry, a przez system kanałów również i Łaby. Ten drugi czynnik zwłaszcza, położenie nad rzeką Wartą powoduje, że Poznań wyraźnie ciąży ku zachodowi.

W dobie dzisiejszej o możliwościach rozwojowych krain i miast decydują w pierwszym rzędzie posiadane bogactwa mineralne, wtórnie zaś związaną z ważnymi szlakami komunikacyjnymi. Trzeba bowiem podkreślić, że w związku z poczynionymi odkryciami bogactw mineralnych i związanym z tym rozwojem przemysłu powstała zupełnie nowa sieć szlaków komunikacyjnych i tendencji kierunkowych, sieć niejednokrotnie sprzeczna z tą, sprzed epoki wielkiego przemysłu.

Poznań powstał i rozwinął się jako centrum regionu i poważny ośrodek handlowy w czasach dawnej Rzeczypospolitej, kiedy o rozwoju decydowało wyłącznie położenie na szlaku handlowym, w momencie zaś tworzenia się wielkoprzemysłowych form gospodarczych



2

umożliwiło powstanie w Poznaniu przemysłu, a położenie polityczne uniemożliwiło rozwój jego na wielką skalę.

Pewną zmianę przyniosły Poznaniowi granice ustanowione po pierwszej wojnie światowej. Ogólnie biorąc nie były to zmiany nadzwyczaj korzystne, niemniej jednak pozwoliły one na pewien rozwój przemysłowy miasta. Odcięcie granicą od dawnych konkurentów Wrocławia i Berlina rozszerzyło zasięg regionalnych wpływów Poznania i spowodowało rozbudowę pewnych gałęzi produkcji, tym bardziej, że Poznań był największym ośrodkiem miejskim w całej zachodniej Polsce.

W skali krajowej jednak Poznań nie zajął takiego stanowiska, jakie powinno mu przypadać z racji jego geograficznego położenia. Granica polsko-niemiecka odcięła Poznań i Wielkopolskę od ich <sup>przedpola</sup> ~~przedpola~~ gospodarczego, które na linii Śląsk-Szczecin stanowiły Kraina i Pomorze Zachodnie. Stąd Poznań do pewnego stopnia, a zachodnia część Wielkopolski w zupełności znalazły się na uboczu życia gospodarczego państwa polskiego. Osią gospodarczą Polski stała się linia Śląsk-Gdynia, czego praktycznym wyrazem była wybudowana przed wojną 1939 r. magistrala węglowa.

Rozwijający się jednak przemysł poznański aczkolwiek głównie o charakterze konsumcyjnym /w stosunku do nakładów czynionych gdzie indziej poznański przemysł inwestycyjny rozwijał się w niewielkim stopniu/ spowodował istnienie geograficznie niuzasadnionego kolana kierunkowego łączącego Śląsk z Poznaniem i ponownie Poznań z osią Śląsk-Gdynia. Trwająca przez długi czas wojna celna z Niemcami uniemożliwiała rozwój linii kierunkowych z Poznania ku zachodowi i uczyniła z Poznania węzeł komunikacyjny o <sup>regionalnym</sup> ~~lokalnym~~ znaczeniu.



znalazł się na nowym szlaku komunikacyjnym Śląsk-Bałtyk, nie tracąc jednocześnie ze swego korzystnego położenia na europejskiej osi zachód-wschód.

Dotyczy to nie tylko Poznania, ale i Wielkopolski, której Poznań jest historyczną i naturalną stolicą. Wielkopolska bowiem, dzięki swemu korzystnemu położeniu w bezpośredniej bliskości złóż mineralnych i centrum ciężkiego przemysłu, a zarazem osi demograficznej Europy uniknęła stagnacji i martwoty gospodarczej, która jest zazwyczaj losem krain rolniczych, położonych mniej korzystnie.

Poważne zmiany w usytuowaniu Poznania przynosiły zmiany polityczne.

W latach przekształcania się w poważny, przemysłowy ośrodek miejski Poznań wraz z Wielkopolską znajdował się w granicach państwa pruskiego. Dla rozwoju miasta, miało to dodatnie i zarazem ujemne znaczenie. Dodatnią okolicznością był fakt pozostawania wraz ze Śląskiem w ramach jednego organizmu gospodarczo-politycznego, oraz korzystne położenie, które uczyniło z Poznania miasto leżące w pobliżu osi kierunkowej Śląsk-Szczecin i zarazem największe na wschodzie Rzeszy miasto, będące stolicą ważnego w państwie okręgu rolniczego. Tym okolicznościom Poznań zawdzięczał powstanie przemysłu, obliczonego na zaspokojenie potrzeb sąsiedniego regionu rolniczego.

Czynnikiem ujemnym było pozostawanie Poznania w ramach jednego organizmu gospodarczego oraz w bliskim sąsiedztwie z takimi ośrodkami przemysłowymi jak Wrocław i Berlin, które ze względu na siłę produkcyjną jaką przedstawiały, sięgały swymi wpływami głęboko do Wielkopolski, czyniąc z Poznania miasto przemysłowe o lokalnym znaczeniu i pozostawiając mu stosunkowo niewielki okrąg do obsługi. Tak więc położenie geograficzne



Granica polsko-niemiecka sprzed 39 roku uniemożliwiła również należyte wykorzystywanie istniejących dróg wodnych. Pomijając już fakt nieposiadania Szczecina, jako naturalnego zakończenia systemu komunikacji wodnej, pozostawanie poza granicami państwa polskiego ujścia Noteci do Warty spowodowało brak wodnego połączenia Wielkopolski z Wisłą, naturalną arterią wodną Polski i z polskimi portami.

Przyłączenie do Polski ziem odzyskanych całkowicie zmienia rolę i znaczenie Poznania w skali ogólnopolskiej. Poznań spowrotem połączony został ze swą naturalną krainą geograficzną, w związku z którą powstawał jako miasto nowoczesne, z tą różnicą na jego korzyść, że nie jest już miastem kresowym i że konkurujący z nim swego czasu okręg Wrocławski w dzisiejszych warunkach nie jest mu przeszkodą, lecz przeciwnie podstawowym warunkiem sprzyjającym w rozwoju.

### I\_I P o z n a ń s k i w ę z e ł k o m u n i k a c y j n y .

Skutkiem zmian politycznych Poznań stał się jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych Polski dzisiejszej. W chwili obecnej Poznań leży na ważnych kolejowych szlakach komunikacyjnych, łączących zagłębie wąłbrzyskie z Gdynią-Gdańskiem, okręg C.O.P.u ze Szczecinem, Warszawę z Berlinem i częściowo zagłębie Górnego Śląska ze Szczecinem, oraz Śląsk z portami leżącymi między ujściem Odry a Gdynią. Należy uzupełnić, że szlak komunikacyjny Gdynia-Gdańsk-Poznań-zagłębie Wąłbrzycha powiększony jest w skali międzynarodowej przez istnienie dwóch rozgałęzień: jednego idącego do Pragi Czeskiej, drugiego do Wiednia.

Praca poznańskiego węzła kolejowego, jak każdego innego zresztą, składa się z dwóch zasadniczych zadań. Obsługi samego



miasta Poznania i spełnienia wszystkich warunków, zapewniających należyte sprawne funkcjonowanie tranzytu. O ile zadania lokalne węzeł poznański może z łatwością wykonywać, to ruch tranzytowy napotyka na wielkie trudności ze względu na niedostateczne urządzenia techniczne.

Pod względem tonażu główny potok tranzytowy przebiega obecnie od Szczecina do Poznania rozgałęziając się dalej ku Warszawie Łodzi i Krakowowi. Kierunek ten w okresie drugiej niepodległości mało ożywiony nie posiada dzięki temu odpowiedniego dworca towarowego, który byłby w stanie szybko i sprawnie spełniać funkcje rozrządowe. W czasie okupacji Niemcy wybudowali wprawdzie dwa nowe dworce towarowe: Franowo-Kobylepole i Dębiec. Franowo jednak było wznoszone z myślą o wojnie ze Związkiem Radziecki i usytuowane zostało zgodnie z przewidywanymi potokami z zachodu na wschód /dzisiaj w tym kierunku ruch jest minimalny/, Dębiec zaś dla potoków z północy na południe, a dzisiaj wypełnia rolę rozrządową w związku z potokami idącymi od Wrocławia ku portom, leżącym między Gdynią a Szczecinem.

Sytuację poprawiłoby jedynie wybudowanie nowego dworca towarowego, który by uwzględnił najważniejszy obecnie dla Poznania ruch kolejowy ku Szczecinowi i zarazem zlikwidowanie dotychczasowych dworców rozrządowych oraz wybudowanie odpowiedniej linii obwodowej. Przy istnieniu paru dworców rozrządowych przedłuża się znacznie czas przetoków, tak że w dzisiejszej sytuacji transporty przechodzące tranzytem przez Poznań są zatrzymywane dwie do trzech dob, przy jednym zaś, centralnym dworcu czas ten będzie wynosił jedną dobę.

Załączona poniżej tabela zilustruje znaczenie węzła poznańskiego w jego pracy lokalnej i zarazem wykaze, że w porównaniu do stanu sprzed 1939 r Poznań przekroczył już zapewne prze-



ciętą produkcji, ta bowiem stoi w ścisłym związku z ruchem transportowym.

#### Praca lokalna węzła poznańskiego

	Ilość załadowanych wagonów dziennie	Ilość wyładowanych wagonów dziennie
Możliwości teoretyczne	300	330
Faktycznie przed 39 r.	125	175
Faktycznie w 47 r.	165	270

Zmiana granicy wpłynęła również wydatnie na stosunki w komunikacji wodnej. Poznań nie jest jeszcze węzłem komunikacyjnym wodnym i z tego punktu widzenia znaczenie Poznania w skali krajowej nie uległo zmianie. Jednak włączenie do polskiego<sup>o</sup>rganizmu gospodarczego całego, prawobrzeżnego Odry wodnego systemu komunikacyjnego ma dla Poznania duże znaczenie, jako dla ośrodka przemysłowego i handlowego. Przemysł poznański może, lub też w niedalekiej przyszłości będzie mógł zaopatrywać się drogą wodną w ~~węgiel, cynk i ołów z zagłębia zaborskiego, nikiel chrom i cynę z Sudetów, węgiel brunatny i jego produkty z Głogowa, Zielonej Góry i Cubina,~~ <sup>surowce mineralne z Dolnego i Górnego Śląska</sup> Handel zbożem i wełną będzie mógł wykorzystać drogi wodne w kierunkach na Dolny Śląsk, Szczecin, Gdynię-Gdańsk, i Warszawę.

Wzrosłoby natomiast znaczenie Poznania w skali krajowej jako węzła komunikacyjnego z chwilą urzeczywistnienia projektów rozbudowy sieci komunikacji wodnej i drogowej. Wybudowanie kanału górna Warta-Górny Śląsk oraz autostrad Poznań-Wrocław-Zagłębie-Kraków; Poznań-Szczecin; Poznań-Bydgoszcz-Gdańsk-Gdynia; Poznań-Słubice, oraz Poznań-Łódź-Warszawa specjalnie do tego by się przyczyniło.



III Województwo Poznańskie

Obok zaznaczonego powyżej znaczenia ogólnopolskiego jest Poznań również, a raczej z punktu widzenia tematu tej pracy przede wszystkim głównym miastem na pewnym terenie Polski, zwanym Wielkopolską i stolicą pewnego regionu. Przez te dwa pojęcia miasto główne i stołeczne rozumieć należy taki ośrodek miejski, który ze względu na swoje zasoby materialne może w stosunku do terenu w największym stopniu wypełniać wszechstronnie rozumiane zadania usługowe ~~nie wyłączając~~ <sup>i produkcyjne w pewnym zakresie</sup> produkcji, oraz z tych samych względów jest siedzibą władz pewnego regionu, w naszym podziale administracyjnym i odnośnie Poznania, województwa.

<sup>W</sup> Wielkopolska i województwo poznańskie są potocznie wiązane z Poznaniem, jako ze swym głównym i stołecznym miastem. Ile w tym twierdzeniu jest prawdy, a ile uogólnienia jest między innymi zadaniem tej pracy.

Województwo poznańskie zajmuje powierzchnię 39.200 km<sup>2</sup> i zamieszkałe jest przez 2.422.100 osób ludności. Pod względem powierzchni jest to pierwsze i największe województwo w Polsce pod względem ilości ludności drugie.

Administracyjnie teren województwa poznańskiego ~~obszaru~~ pokrywa się w przybliżeniu z geograficznym pojęciem Wielkopolski w paru miejscach tylko przekraczając je.

Pierwszym wycinkiem terenowym województwa leżącym poza obszarem geograficznym Wielkopolski to teren leżący po prawym brzegu Noteci, z głównymi miastami: Piłą, Krzyżem /ważnym węzłem kolejowym/, Strzelcami Kraińskimi i Gorzowem. Drugim terenem będzie teren zawarty w widłach prawego brzegu Nysy Łużyckiej i lewego brzegu Odry z Gubinem i Zieloną Górą i trzeci wreszcie to lewe dorzecze rzeki Ner w górnym ~~biegu~~ biegu, oraz lewe i prawe w



dolnym.

Szereg czynników decyduje o stworzeniu z danego terenu zwarte, jakby organicznej jednostki w znaczeniu administracyjnym. Pomiąć należy w danym wypadku występowanie bogactw mineralnych, które w dzisiejszych warunkach gospodarczych, przez swój ciężar gatunkowy same narzucają terenowi układ stosunków w każdej dziedzinie. Wielkopolska jest ich bowiem pozbawiona, a przynajmniej jak dotąd nie wykryto ich tyle, aby eksploatacja ich mogła wpłynąć na układ stosunków gospodarczych.

Pierwszym i najważniejszym czynnikiem określającym granice administracji są naturalne granice geograficzne. Dzieje się to dlatego, że o wielkości jednostki administracyjnej i zależnej od niej sprawności administracyjnej decyduje w pierwszym rzędzie związanie jej z centralnym ośrodkiem dyspozycyjnym, czyli inaczej mówiąc stosunki komunikacyjne.

Mimo rozwoju techniki i przesunięcia znaczenia komunikacji z dróg wodnych na żelazne /mowa o komunikacji osób i wiadomości, nie o transporcie/ czynnik geograficzny zachował część swego dawnego znaczenia. Polega ono mianowicie na tym, że szlaki komunikacyjne w znacznej mierze wyznacza sama przyroda przez odpowiednie ukształtowanie rzeźby pionowej i poziomej terenu. W wielu wypadkach to ukształtowanie terenu posiada charakter decydujący, choćby przeszkodę w komunikacji stanowiły tak niegroźne dla współczesnej techniki do przewyciężenia czynniki jak rzeki czy bagna. Dopiero poważniejszej natury elementy gospodarcze, których źródłem jest działalność człowieka powodują opłacalność wysiłków zmierzających do przewyciężenia przeszkód w komunikacji, przeszkód będących dziełem natury. Drugim więc czynnikiem w dzisiejszych warunkach podstawowym tworzącym zwartą



jednostkę administracyjną jest układ gospodarczych tendencji kierunkowych i wynikający z niego materialny system komunikacji.

Rozpatrzmy pod tym kątem związanie terenów pozostających poza geograficznymi granicami Wielkopolski z resztą województwa i jego stolicą.

Do momentu powrotu Polski na ziemie odzyskane teren województwa poznańskiego leżący na prawym brzegu Noteci znajdował się w granicach państwa niemieckiego i istniejąca tam sieć kolejowa przystosowana była do potrzeb gospodarczych niemieckich.

Główną, dwutorową linią kolejową była linia prowadząca w kierunku północno-wschodnim, od Berlina przez Gorzów i Piłę w kierunku na Gdańsk i Królewiec przez Chojnice, oraz w kierunku na Olsztyn przez Bydgoszcz. Były to główne szlaki tranzytowe przez ówczesny t.zw. "korytarz". Druga linia kolejowa, prostopadła do poprzedniej: Poznań-Krzyż-Szczecin zgodna z naturalną tendencją kierunkową Poznania ku ujściu Odry, przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką pozostawała gospodarczo minimalnie wykorzystana. Te dwa zasadnicze szlaki kolejowe wraz z istniejącymi odgałęzieniami ku Strzelcom Kraińskim, Człapie, Miśliborzowi Czarnkowowi i Obornikom powodują dobre powiązanie z resztą województwa i Poznaniem. Istnieją jednak inne powody, które pozwalają przypuszczać, że z czasem ta część województwa poznańskiego straci dotychczasowe węzły łączące go z Poznaniem i znajdzie się w strefie wpływów województwa pomorskiego i szczecińskiego, co powinno pociągnąć za sobą zmianę podziału administracyjnego. Mowa o tym będzie niżej.

Podobnie pod względem komunikacyjnym jest związana z resztą województwa i Poznaniem część położona na lewym brze-



gu Odry z Gubinem i Zieloną Górą. Teren ten, podobnie jak poprzedni przed drugą wojną światową położony był w granicach Rzeszy Niemieckiej. Ograniczony z trzech stron widłami Nysy i Odry na zapleczu posiadając Śląsk, teren ten był i jest naturalnym pomostem przez który wiodą drogi od bogactw mineralnych i ciężkiego przemysłu Śląska ku Szczecinowi. Linia kolejowa łącząca Gubin z Poznaniem, z odgałęzieniem do Zielonej Góry stwarza wystarczające tymczasem związanie ze stolicą regionu.

Trzeci wreszcie teren przynależny województwu poznańskiemu, a leżący poza geograficznymi granicami Wielkopolski to teren prawobrzeżny Warty i leżący w dorzeczu dolnego Neru. Aczkolwiek geograficznie położony jest on już na Mazowszu, to traktować go jednak należy jako jedną całość z tą częścią Wielkopolski, która przed pierwszą wojną światową należała do państwa rosyjskiego, względnie znajdowała się na najbardziej wysuniętych peryferiach państwa niemieckiego. Mowa więc o powiatach Turek, Koło, Konin i Kalisz. Mimo, że tereny te w stosunku do całego państwa polskiego położone są prawie centralnie, posiadają niewystarczające wyposażenie komunikacyjne. Częściowo złożył się na to nikły rozwój komunikacyjny w Rosji carskiej, częściowo przygraniczne położenie. Dwie linie kolejowe: Warszawa-Poznań przez Koło, Konin i Łódź - Poznań przez Kalisz przecinają te tereny w najwęższym miejscu zbliżając się do siebie na odległość 60 km. Omija tę połąć kraju również magistrala węglowa Śląsk-morze, odcinając jedynie maleńki kawałek województwa poznańskiego już po prawym brzegu Warty. Tym brakiem komunikacyjnym zaradzi dopiero wybudowanie projektowanej autostrady na odcinku Łódź-Poznań. Tymczasem jednak te cztery wymienione powyżej powiaty, będąc w stosunku do całego kraju najbardziej centralnie po-



łożone z całego województwa, są wskutek niepowiązania komunikacyjnego jednocześnie najbardziej na jego peryferiach. Poniżej inne czynniki, które powodują rozluźnienie węzłów łączących te tereny z Poznaniem.

Podział administracyjny byłby podziałem bezdusznym gdyby opierał się wyłącznie na istniejącym systemie komunikacyjnym, a nie na realnych, konkretnie istniejących warunkach życiowych, określanych w lwiej części przez momenty gospodarcze. Już poprzednio podkreślona została współzależność istnienia materialnych linii komunikacyjnych od istnienia ośrodków życia gospodarczego i ich kierunkowych tendencji. To ujęcie jednak zagadnienia nie rozwiązuje. Może istnieć sieć szlaków komunikacyjnych będąca wyrazem gospodarczych tendencji kierunkowych w wielkiej skali przestrzennej, natomiast lokalne dążenia gospodarcze mogą być skierowane mimo, lub wbrew tej istniejącej sieci. Poza tym dosyć często zachodzi fakt pozostawania w terenie pewnych zespołów komunikacyjnych, przy jednoczesnej zmianie innych czynników wchodzących w skład danego układu gospodarczego. Dzieje się to dlatego, że inwestycje włożone w powstanie sieci komunikacyjnej mają charakter trwałe i urządzenia pozostają zdolne do użytku długo, nawet wtedy gdy cel dla którego zostały poczynione już dawno jest nieaktualny. Produkcja może z tych czy innych względów ulec likwidacji lub przesunięciu - podobnie środki konsumpcji.

Z powyższego wynika, że właściwy podział administracyjny nie mogąc oprzeć się wyłącznie na istnieniu sieci komunikacyjnej winien w pierwszym rzędzie uwzględnić momenty gospodarcze i podporządkować sobie te wycinki terenu, które pod względem ekonomicznym tworzą stosunkowo jednolitą całość. Całość ta musi



być rozumiana w sposób właściwy. Nie chodzi tu bynajmniej o jednolitość struktury gospodarczej. Może ona być różna i pomieszana. Istota właściwego podziału administracyjnego leży w tym, aby cały teren administrowany był związany z centralnym ośrodkiem dyspozycyjnym, nie tylko dekretowo ale przede wszystkim życiowo, to znaczy gospodarczo. Stolica regionu musi być jednocześnie węzłem, w którym zawiązują się wszystkie nici interesów całego terenu administrowanego. To centrum administracyjno-gospodarcze nie musi być jedynym, czy nawet najważniejszym w terenie ośrodkiem produkcyjnym, musi natomiast być, lub mieć co najmniej poważną szansę przekształcenia się w krótkim okresie czasu w najważniejsze centrum usługowe. Inna sprawa, że najczęściej powstanie tego centrum usługowego zależy w pierwszym rzędzie od istnienia i rozwoju ośrodka produkcji. O ile jakiś ośrodek leży na prostej łączącej dwa miejskie centra oddziałujące gospodarczo, to administracyjnie winien należeć do tego z którym jest silniej związany ekonomicznie.

Z tego punktu widzenia rozpatrując związaną poszczególnych części województwa z jego resztą i stolicą Poznaniem znajdziemy tereny, które gospodarczo ciągną ku innym ośrodkom i ich podporządkowanie się administracyjne województwu poznańskiemu w niedługim czasie będzie musiało ulec zmianie. Specjalnie wyraźnie zaznacza się to odnośni zachodniej części województwa Ziemi Lubuskiej. Teren ten wraz z Gorzowem, Międzyrzeczem i Zieloną Górą już dzisiaj w związku z jego "pomostowym" położeniem na linii Wrocław-Szczecin wykazuje tendencje kierunkowe raczej ku północy na Szczecin niż ku zachodowi na Poznań. Zmiany te coraz wyraźniej zarysowywać się będą w miarę rozwoju linii komunikacyjnej Odry, a zwłaszcza w miarę następującego po tym uprze-



mysłownia. Być może, że stworzenie zaraz po objęciu ziem zachodnich specjalnej delegatury poznańskiego Urzędu Wojewódzkiego dla Ziemi Lubuskiej w Gorzowie, dyktowane było tymi względami.

Tendencje odśrodkowe od Poznania jeszcze wyraźniej wykazuje Kalisz. Kalisz jest poważnym ośrodkiem przemysłowym produkującym galanterię tekstylną i dlatego związany jest w większym stopniu z Łodzią i jej przemysłem włókienniczym i konfekcyjnym, niż z Poznaniem. Zaliczenie Kalisza do województwa poznańskiego jest typowym przykładem organizowania administracji na podstawie historycznej i nie ma nic wspólnego ze współczesnymi warunkami gospodarczymi.

Omawiając zakres wpływów Poznania w stosunku do regionu, jako miasta stołecznego należy również choćby w pewnym stopniu wybiec w przyszłość w związku z mogącymi nastąpić zmianami. Podkreślić trzeba przede wszystkim, że północno-zachodnia i północna część województwa najbardziej oddalona jest od okręgów przemysłowych Polski środkowej i południowej, oraz że sąsiaduje bezpośrednio z Pomorzem pozbawionym przemysłu całkowicie. Z punktu widzenia racjonalnej gospodarki opartej na zasadzie industrializacji i urbanizacji stan taki jest niewłaściwy i z wielu względów zarówno ekonomicznych jak i społecznych będzie musiał ulec zmianie, przez stworzenie nowych centr produkcji dla terenów północnych Polski. Początkiem tych zmian jest zapowiedź budowania nowej huty w rejonie Szczecina, projekty rozbudowy okręgu przemysłowego Gdynia-Gdańsk i co najważniejsze dla tego tematu w rejonie Piły. Przy urzeczywistnieniu tych zamiarów liczyć się należy z tym, że ziemie nadnoteckie województwa poznańskiego zmienią swe dotychczasowe gospodarcze tendencje kierunkowe i zwrócą



się ku województwu pomorskiemu.

Charakterystyczną cechą wyników tych rozważań jest to, że tereny wykazujące tendencje odśrodkowe od Poznania w pewnym przybliżeniu pokrywają się z krainami, które należąc do województwa poznańskiego, nie są zarazem częścią geograficznie pojętej Wielkopolski.

#### IV P r z e m y s ł p o z n a ń s k i .

Rozpatrując Poznań jako stolicę pewnego regionu widzimy, że jest on w jego obrębie największym miastem przemysłowym. Silnie rozbudowany przemysł poznański rozpatrzeć należy z dwóch punktów widzenia: ogólnokrajowego i regionalnego. Rozróżnienie to jest konieczne. Są pewne gałęzie przemysłu, które ze względu na swoją wagę gospodarczą i swoje rozmiary mają znaczenie ogólnokrajowe, czy nawet kontynentalne i światowe. Należy do nich przede wszystkim ciężki przemysł metalowy i inne głównie o charakterze inwestycyjnym. Z konsumcyjnych zazwyczaj włókienniczy posiada taki charakter.

O lokalizacji tych ponad regionalnych przemysłów decydują czynniki wynikłe z zasad ekonomii jednostkowej. Interes samego przedsiębiorstwa jako jednostki gospodarczej w najszerszym zakresie rentownej jest momentem decydującym wprawdzie zarówno dla wielkiego przemysłu, jak i dla mniejszego, ale inne są czynniki decydujące o lokalizacji dla każdego z nich. Przemysł lżejszy naogół liczy się z osobą konsumenta i posuwa swoją lokalizację w ślad za większymi skupiskami ludności. Przemysł ciężki natomiast główną wagę zwraca na zespół pewnych istniejących już uprzednio czynników gospodarczych, mogących ułatwić mu produke-





cję. W przeważającej ilości wypadków jest to zespół czynników naturalnych. Mowa tu jest oczywiście nie o przemyśle górniczym, czy hutniczym, te bowiem zależne są w zupełności od warunków naturalnych, ale o innych będących jakby drugim ogniwem w łańcuchu produkcji: n.p. ciężki przemysł maszynowy czy chemiczny, a więc przemysł kluczowy.

Istnienie takiego przemysłu kluczowego, ponad regionalnego ma jednak wpływ na stosunki gospodarcze w danym regionie, jest to jednak wpływ pośredni. Polega on na tym, że na bazie tego przemysłu kluczowego o krajowym znaczeniu powstaje przemysł mniejszy, określający sobie mniejszy zakres działania. I dopiero ten mniejszy przemysł jest bezpośrednim czynnikiem wiążącym region z jego stolicą. Na przykładzie Poznania widzimy, że oddziaływanie dużego przemysłu na mały jest wzajemne. Poznań w okresie drugiej niepodległości nie mógłby przekształcić się na ośrodek przemysłu kluczowego, żeby nie istniał przemysł obliczony na potrzeby regionalne powstały w czasach zaboru pruskiego, a obecnie rozwój przemysłu mniejszego jest w znacznej mierze ułatwiony istnieniem przemysłu kluczowego.

Praktycznie biorąc pośredni wpływ dużego przemysłu posiada duże znaczenie przesuwając w przestrzeni centra dyspozycyjne i obsługowe regionu, czy też tworząc nowe. Tak było n.p. w XIX w. z powstaniem Łodzi, które spowodowało podział jednej geograficznej krainy Mazowsza pomiędzy dwa ośrodki usługowe i co za tym idzie dyspozycyjne: Warszawę i Łódź.

Przemysł kluczowy w Poznaniu to głównie przemysł maszynowy, chemiczny i elektryczny. Administrowany jest on w skali ogólnopolskiej przez Centralne Zarządy, w skali regionalnej



przez Zjednoczenia poszczególnych gałęzi. Poznań jest siedzibą następujących Zjednoczeń: Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego; Przemysłu Teletechnicznego; Przemysłu Maszyn Elektrycznych; Przemysłu Materiałów Budowlanych; Przemysłu Energetycznego; Przemysłu Drzewnego; Przemysłu Akumulatorów i Ogniw; Przemysłu Konfekcyjnego; Przemysłu Konserwowego; Przemysłu Cukrowniczego; Przemysłu Ziemniaczanego.

Rozpatrując rozmieszczenie w terenie zakładów produkcyjnych podległych wyżej wymienionym Zjednoczeniom okazuje się, że administracja państwowa przemysłu kluczowego nie jest poważnym czynnikiem podnoszącym znaczenie Poznania jako stolicy regionu. Zdecydowana większość powyższych Zjednoczeń posiada swe zakłady albo w samym Poznaniu i do nich stosuje się umieszczony wyżej rozróżnienie roli przemysłu kluczowego od przemysłu lżejszego, albo też rozrzucone są one na całej przestrzeni ziem zachodnich przekraczając znacznie granice istniejących rzeczywistości sił dośrodkowych w kierunku Poznania. O wyborze Poznania na siedzibę tych Zjednoczeń nie zadecydowało jego znaczenie jako stolicy regionu, lecz korzystne położenie w skali ogólnopństwowej. A przede wszystkim podkreślić należy, że skoro przemysł kluczowy jest tylko czynnikiem pośrednim w dośrodkowych dążeniach regionalnych, tym bardziej pośrednim i jeszcze mniej znaczącym będzie jego administracja.

Nieco większe znaczenie posiada natomiast administracja mniejszego przemysłu państwowego wykonywana przez Wojewódzką Dyрекcję Przemysłu Miejscowego, która obejmuje swymi kompetencjami prawie wszystkie większe miasta województwa.

Średni i mały przemysł miasta Poznania to przemysł państwowy podległy Wojewódzkiej Dyrekcji Przemysłu Miejscowe-



go i przemysł prywatny.

Przemysł państwowy tej klasy liczy zaledwie dziewięć zakładów zatrudniających w sumie 1423 pracowników. W branży metalowej istnieją cztery zakłady, w tym dwa obliczone w głównej mierze na produkcję pomocniczą dla większego przemysłu tej samej gałęzi. W branży mineralnej jeden zakład, mianowicie huta ~~szklana~~ szklana, w branży chemicznej dwa, w tym jeden o wyłącznym charakterze konsumcyjnym, w branży drzewnej i włókienniczej po jednym zakładzie. <sup>x/</sup>

Znacznie lepiej rozbudowany jest przemysł prywatny. Ilustruje to poniższa tabela. <sup>xx/</sup>

Branża	Ilość przeds.	Ilość zatrudn.
Przemysł wydobywczy	-	-
" mineralno-przetwórczy	8	142
" metalowy	151	1837
" elektrotechniczny	20	154
" optyczny i precyzyjny	12	107
" chemiczny	137	844
" włókienniczy	56	270
pa papierniczy	71	582
" poligraficzny	17	200
" skórzany	10	92
" drzewny	29	330
" zabawk. i instrum. muzyczn.	16	57
" spożywczy	149	1173
" odzieżowy	99	568
" budowlany	83	1963
Razem	858	8319

<sup>x/</sup> Dane otrzymane z Woj. Dyrekcji Przem. Miejscowego.

<sup>xx/</sup> " " Izby Przem. Handl. Stan na dzień 31.12.1947



Z zestawienia tego wynika, że przemysł prywatny poznański jest wprawdzie liczny, brak mu jest jednak zakładów większych. Przeciętny stan zatrudnienia na zakład wynosi 9,7 pracownika. Najsilniejsze przemysły to budowlany, zatrudniający przeciętnie 21,2 pracownika na zakład, mineralno-przetwórczy zatrudniający 17,7 pracowników na zakład, metalowy 12,1 na zakład, poligraficzny 11,7 na zakład i drzewny 11,6.

Z wymienionych przemysłów przemysł budowlany i drzewny mają przede wszystkim lokalne znaczenie dla samego miasta Poznania. Znaczenie to powiększone jest jeszcze przez duży stan zniszczeń, którym w czasie wojny miasto uległo. Niewielki przeciętny stan zatrudnienia nie świadczy o małej zdolności produkcyjnej zakładów. Uwzględnić bowiem należy duży stopień ich zmechanizowania. Szereg przemysłów mających duże znaczenie dla okręgu poznańskiego, znacznie większe niż wyżej wspomniany przemysł drzewny ma niższy przeciętny stan zatrudnienia. N. p. przemysł spożywczy przeciętnie na jeden zakład zatrudnia 7,8 pracowników, skórzany 9,2; chemiczny 6,1; elektrotechniczny 7,5 a włókienniczy nawet 4,8.

W porównaniu z przemysłem znacznie mniejszy zakres oddziaływania przestrzennego ma rzemiosło. Zakres jego wpływów ogranicza się wyłącznie prawie do jednej miejscowości, a w większych ośrodkach miejskich jak w Poznaniu, nawet do jednej dzielnicy miasta. Eksport wyrobów rzemieślniczych należy do wyjątków i zasadniczo zbliża produkcję rzemieślniczą do przemysłowej.

W Poznaniu nieobserwujemy wywozu produktów rzemiosła. Stan rzemiosła przedstawia się jak następuje.<sup>x/</sup>

<sup>x/</sup> Dane otrzymane od Izby rzemieślniczej w Poznaniu na dzień 1.8.1947



g r u p a	Rzemiosło	i w l o s z ó s t.	i z l a t o r u d n.	g r u p a	Rzemiosło	i w l a o r ó s z ó t.	i z l a o t ó s u ó n
I	układanie płyt	2	15		tokarstwo	18	151
	betoniarstwo	-	-		grawerstwo	11	46
	budowa dróg	6	84		złotn.jubiler.	26	117
	murarstwo, ciesiel.	42	701		brązownictwo	8	33
	dekarstwo	17	119		optycy	7	17
	garnaciarstwo	21	92		zegarmistrzostwo	56	96
	izolatorstwo	1	2		spawalnictwo	2	2
	kamieniarstwo	7	15		wulkanizatorstwo	21	95
	kominiarstwo	19	43		elekroinstalator.	68	371
	lakiernictwo	5	7		elektrom.samoch.	5	22
	malarstwo	73	337		radiomechanika	19	65
	rzeźb.w kamieniu	1	5		galwanizatorstwo	1	1
	studniarstwo	-	-		mosięźnictwo	1	12
	szklarstwo	41	110		odlewnictwo metal.	2	2
	sztukatorstwo	1	1	IV	kapelusznictwo m.	9	32
	pozłotnictwo	1	17		czapnictwo	9	26
II	bednarstwo	8	8		modniarstwo	66	133
	czołnarstwo	1	3		krawiectwo m.	367	677
	kołodziej. karos.	27	39		" dam.	120	299
	stolarstwo	152	487		szmuklerstwo	3	6
	rzeźb.w drzewie	2	6		powroźnictwo	3	7
	tokarstwo zabaw.	9	27		hafciarstwo	12	23
	instrum.muzyczn.	10	21		trykot.bieliźn.	23	144
	szczotkarstwo	7	25		tapicerstwo	24	49
	model.formiarn.	4	13		gorseciarstwo	11	25
	koszykarstwo	7	14	V	garbarstwo	2	3
III	blacharstwo inst.	92	568		cholewkarstwo	23	79
	kowalstwo	44	252		szewstwo	420	790
	kotlarstwo	6	44		drewn.pantofl.	7	10
	rusznikarstwo	1	4		białoskórnictwo	3	3
	pilnikarstwo	1	1		rękawicznictwo	2	2
	szlifierstwo	4	14		kuśnierstwo	24	66
	nożownictwo	-	-		wypych zwierząt	-	-
	ślusarstwo	155	617		bandaż.ortoped.	5	17
	" precyz.	21	75		siodlarstwo,rymar.	62	217
	" samochód.	34	207	VI	cukiernictwo	72	398



piekarstwo	130	601	fotografowanie	36	82
rzeźń.wędl.	289	566	wyrób pieczęci	1	1
" koni	3	9	VIIIIfryzjerstwo	202	564
młynarstwo	-	-	farbiarstwo	2	20
VIIIntroligattor.	11	71	pralnie,prasowal.	23	36

Razem warsztatów 3.021, zatrudnionych 10.128

Jak już powyżej zostało zaznaczone rzemiosło nie jest istotnym czynnikiem przy rozpatrywaniu stołecznej roli Poznania, z punktu widzenia gospodarczego, ale zamieszczona tabela statystyczna nabierze znaczenia przy badaniu układu społecznego i zawodowego ludności.

### V H a n d e l P o z n a ń s k i

Obok wzajemnie uwarunkowanych sieci szlaków komunikacyjnych i istniejących ośrodków przemysłowych dużą rolę w związaniu regionu z jego stolicą odgrywa handel. Rolę tę odgrywa oczywiście tylko handel hurtowy.

Znaczenie handlu jako czynnika wiążącego jest nawet większe niż przemysłu. Jak już podkreślone zostało powyżej, przemysł lokalizuje się zgodnie z prawami, w których element człowieka-konsumenta traktowany jest wprawdzie nie na ostatnim planie, ale w najlepszym razie równorzędnie z innymi elementami, ustanowionymi w głównej mierze przez przyrodę. Zależne jest to zresztą od rodzaju przemysłu; im przemysł będzie cięższy, tym o lokalizacji w mniejszym stopniu decyduje moment człowieka. Z handlem rzecz się ma odwrotnie. Jest on najbardziej charakterystyczną formą usługi i wyłącznym jego zadaniem jest doprowadzenie do konsumenta dóbr, wyprodukowanych choćby w odległości tysięcy kilometrów.



Lokalizacja handlu określana jest więc istnieniem skupisk ludności, a handlu hurtowego w szczególności istnieniem sieci szlaków komunikacyjnych. Lokalizuje się on w jej punktach węzłowych i z nich działa promieniście na dany region.

Poza tym podkreślić należy, że produkcja przemysłowa jest pod każdym względem anonimowa, a więc również i przestrzennie. Zdarza się często, że produkcja pewnych centr przemysłowych służy potrzebom regionów nieraz bardzo oddalonych, z całkowitym nieraz pominięciem zaspokojenia potrzeb regionu własnego, a jeśli nawet przemysł, zwłaszcza mniejszy jest czynnikiem wiążącym miasto z regionem, to dystrybucję jego wyrobów przeprowadza handel. Badając stopień i zakres gospodarczego oddziaływania stolicy na swój region, największy nacisk położyć należy na stopień i zakres oddziaływania handlu, zjawiska handlowe bowiem są stosunkowo w sposób najbardziej ścisły uchwytne.

Mówiąc o handlu miasta Poznania nie sposób nie poruszyć na pierwszym miejscu Międzynarodowych Targów Poznańskich. W czasie pierwszych powojennych międzynarodowych targów w roku 1947 na 228 wszystkich zgłoszeń krajowych z samego miasta Poznania było zgłoszeń 105, z miejscowości leżących tak blisko Poznania, że tworzą z nim jedną całość gospodarczą 2, a z reszty kraju za wyjątkiem Wielkopolski 116, a z samej Wielkopolski zaledwie 5. W porównaniu do ilości wszystkich wystawców udział wystawców zagranicznych wyraża się stosunkiem 7%.

Z tego krótkiego zestawienia wynika jasno, że w roku 1947 Międzynarodowe Targi Poznańskie były poważnym czynnikiem podnoszącym znaczenie Poznania w skali krajowej, a w minimalnym stopniu przyczyniły się do związania miasta z jego regionem. Ruch turystyczny z regionu i wystawnictwo regionalne zostało



celowo pominięte.

Brak danych za okres przedwojenny nie pozwala uogólnić tego twierdzenia poza rok 1947, wydaje się jednak, że targi poznańskie nie są i nie były czynnikiem gospodarczym wiążącym w skali regionalnej. Znaczenie ich w skali międzynarodowej przewidzieć się nie da, zależy to bowiem od przyszłego układu stosunków gospodarczych w Europie i świecie, poza tym nie należy to zagadnienie do tematu pracy. Wystarczy stwierdzenie, że Poznań z racji swego położenia ma szansę stania się ośrodkiem handlu międzynarodowego.

Handel hurtowy i detaliczny miasta Poznania przedstawia się jak następuje:<sup>x/</sup>

Branża	Ilość przedsiębiorstw	Ilość zatrudnionych
Rolny i leśny	222	861
spożywczy i tytoniowy	1096	2229
włókienniczy i odzieżowy	364	994
wyroby skórzane	43	120
sprzęt domowy, sport, zabawki	204	509
artykuły metalowe	154	616
art. elektr. optyczne, fotograf. jubilerskie, medyczne, broń	146	445
art. chemiczna, mater. pędne	156	650
papeteria i dewocjonalia	163	555
mat. budowlane, opak. wyroby drzew.	140	703
towary różne bez spożywczych	60	292
handel okrężny i rynkowy	1089	1223
zakłady gastronom. i hotele	275	1707
transport i komunikacja	414	755
przedstawiciele i pośrednicy	258	484
usług różne	125	338
Razem	4909	12481

w tym:

hurtowni 391, sklepów detalicznych 2357, handlu usługowego 1072, oraz handlu rynkowego i okrężnego 1089.

<sup>x/</sup> Dane otrzymane z Izby Przem-Handl. na dzień 31.12.1947



W zestawieniu tym uderza znaczna ilość hurtowni. W stosunku do wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych ilość hurtowni wynosi 7,96%, a po dodaniu do grupy hurtowni przedstawicieli i pośredników, którzy również uprawiają handel hurtowy i po odjęciu branży rolno-leśnej, transportowej i usług różnych /wypożyczalnie, biura informacyjne, kantory pralni/, jako niezwiązanych obrotami z handlem hurtowym procent placówek zajmujących się hurtem wzrosł do 15,64%. Przy uwzględnieniu okoliczności, że w branży rolnej istnieje pewna niewielka ilość sklepów detalicznych n.p. <sup>składy</sup> nasiona, kwaciarnie ostateczny wynik zmniejszyłby się nieco, w każdym bądź razie można przypuszczać, znając stosunki miejscowe, że nie zniżyłby się na pewno poniżej 15%. Przy założeniu bowiem, że cała branża rolniczo-leśna w całości posiada charakter detaliczny procent przedsiębiorstw hurtowych wyniósłby 14,85%.

Te dane mówią same za siebie. Na ogólną ilość placówek handlowych 15% hurtowych świadczy o znaczeniu Poznania jako stolicy gospodarczej regionu. Prosty rachunek dający w wyniku 5 do 6 sklepów detalicznych na jedną hurtownię/jak powyżej po wyeliminowaniu transportu, usług i t.p./ wykazuje jasno, że poznański handel hurtowy nastawiony jest przede wszystkim na obroty z regionem, a nie z samym miastem.

Zachodzi pytanie w jakim stopniu poznański handel hurtowy oddziałuje przestrzennie na region poznański.

Rozpatrując terytorialny zakres oddziaływania handlu hurtowego pominąć należy hurtowy handel państwowy i spółdzielczy. Te dwa sektory bowiem wiążą swój zasięg działania czy to bezpośrednio, czy też pośrednio z istniejącym podziałem administracyjnym. Pojęcie należyte o istotnej roli usługowej Poznania w stosunku do regionu dać może jedynie obraz działalności sektora prywatnego.



jako narażonego w większym stopniu na działanie wolnych sił gospodarczych kształtujących granice wpływów poszczególnych ośrodków miejskich.

Przeprowadzona ankieta dotycząca terenu zbytu towarów dla poszczególnych branż dała następujące wyniki.

Farmaceut. drogist.	23	42	4	-	4	10	17	-	-
Budowlana	84	5,5	2,5	-	0,5	-	1,5	-	6
Żelazna	44	39	5	-	2	-	6	2	2
Spożywcza	53	3,2	3	-	3	2	2	5	-
Elektrotech.	20	30	20	-	20	-	5	5	-
Galanteryjna	34	42	4,5	2,5	1,5	5	1,5	-	-

Przez określenie "Poznań i okolice" rozumieć należy okręg o promieniu ca 75 km z miastami; Kościan, Leszno, Krotoszyn, Środa, Śrem, Gniezno, Trzemeszno, Wągrowiec i Nowy Tomyśl. Zaznaczyć należy, że wyniki nie są ścisłe. Wprawdzie procent udzielonych na ankietę odpowiedzi okazał się dosyć wysoki, to jednak sformułowanie treści było w przeważającej ilości wypadków zbyt lakoniczne na wyrobienie sobie odpowiedniego pojęcia o zagadnieniu. Przyczyniał się do tego zapewne powszechny brak zaufania do ankiet gospodarczych i przekonanie o konieczności zachowania tajemnicy handlowej, mimo że ankieta była anonimowa. Poza tym ścisła odpowiedź na ankietę wymagałaby ze strony kupca pewnej pracy. Stąd wynikała konieczność uzupełnienia ankiety wywiadami i ustalania wyżej wykazanych procentów częstokroć szacunkowo. W każdym bądź razie można zasadnie twierdzić, że chociaż wynikiłte stosunki procentowe są być może różne w pewnym stopniu od rzeczywistych, to całość zjawisk badanych przestrzennie zarysowała się zgodnie z rzeczywistością, a ewent. odchylenia od niej są z pewnością nieznaczne.



Wyodrębniona w badaniach okolica Poznania o promieniu 75 km /pojęcie tego okręgu wypłynęło w czasie badań, nie zostało ono narzucone w formularzu ankietowym/ posiada powierzchnię około 17.500 km<sup>2</sup> i jest zaludniona przez milion kilkadziesiąt tysięcy ludności. Obydwie te wielkości w stosunku do danych z całego województwa stanowią nieco mniej niż połowę. Mimo to na terenie tym jak widać z wyżej umieszczonej tabeli rozprawdzana jest przeważająca ilość towarów z branży budowlanej, spożywczej i żelaznej, a towary z branży elektrotechnicznej i chemiczno-farmaceutycznej, które w wyodrębnionym okręgu zbywane są w mniejszej ilości niż w pozostałej części województwa są zarazem w znacznych ilościach eksportowane do województw innych. Można więc przypuszczać, że teren powyżej określony jest zasadniczym regionem przestrzennego oddziaływania miasta Poznania.

Dokładniejsze badania wyraźniejby zapewne oznaczyły granice regionu. Jeszcze lepsze wyniki dałaby zmiana metody badawczej, mianowicie przyjęcie innego niż handel wyznacznika i późniejsza konfrontacja rezultatów. Zgóry trzeba jednak jedno podkreślić. Wielkie miasto tworzy tak skomplikowany obraz zjawisk zarówno w skali regionalnej jak i krajowej, że przyjęciu jakiegokolwiek metody skazani jesteśmy na daleko idące uogólnienia i przybliżenia. Ścisłe wyznaczyć region oddziaływania przestrzennego, choćby tylko gospodarczego nie da się.

## VI L u d n o ś ć m. P o z n a n i a <sup>x/</sup>

Na początku konieczne pewne zastrzeżenia. W części poprzedniej, poświęconej głównie zagadnieniom teoretycznym i opisowym, nie zaznaczył się specjalnie brak opracowań statystycznych. W części bieżącej nie sposób dochodzić do twierdzeń,

<sup>x/</sup> Wszystkie dane statystyczne w tym rozdziale zaczerpnięte z Biura statystycznego st.m. Poznania i "Księgi Pamiątkowej m. Poznania"



nie opierając się na wiarogodnych danych statystycznych. Zjawiska ludnościowe są zjawiskami masowymi. Tam gdzie występują sporadycznie nie są obiektem zainteresowań badacza zjawisk społecznych. A w konkretnym wypadku materiałów statystycznych brak jest albo w zupełności, albo też są niepełne i niewystarczające. Stąd wynika nieuniknione zło stosowania w wielu wypadkach przybliżeń szacunkowych opartych na fragmentarycznych danych statystycznych, dotyczących jedynie części rozpatrywanej całości danego zagadnienia, jako jedynie dostępnych.

O każdym wypadku stosowania wielkości szacunkowych będzie uczyniona odpowiednia wzmianka w tekście.

Istnieje obawa, że taki stan rzeczy trwać będzie dotąd dokąd w naszych instytucjach państwowych i samorządowych nie ulegnie zmianie nastawienie do statystyki i nie zapanuje należyte zrozumienie jej zadań i roli. Dotyczy to zwłaszcza zasady dopuszczania do materiałów statystycznych badaczy, nie będących bezpośrednio związanych z działalnością danej instytucji.

Zależnie od wzrostu znaczenia miasta pod względem gospodarczym i dyspozycyjnym zmienia się również stan zaludnienia. W roku 1890 stan zaludnienia wynosił 69.627 osób, w roku 1895 - 73.239 osób, w roku 1900 - 117.033 osób, w roku 1905 - 156.699 osób, w roku 1910 - 156.699 osób, w roku 1920 - około 162.000 osób, w roku 1925 - około 220.000 osób, w roku 1931 - 246.500 osób.

Procentowo zaludnienie wzrastało rocznie przeciętnie dla każdego okresu jak następuje: do roku 1895 - 1,03%, od roku 1895 do 1900 - 11,98%, od roku 1900 do 1905 - 3,37%, od roku 1905 do 1910 - 2,9%, od roku 1910 do 1920 - 0,33%, od roku 1920 do 1925 - 7,16%, od roku 1925 do 1931 - 2,0%.

Zestawienie to potwierdza poprzednie wskazane etapy rozwojowe Poznania. Najszybciej Poznań wzrastał na przełomie XIX



i XX wieku, za czasów zaboru pruskiego, z chwilą zaś kiedy jego sytuacja gospodarcza ustabilizowała się w ramach gospodarki Rzeszy Niemieckiej, tempo wzrostu ludności zaczęło zwalniać w sposób bardzo gwałtowny. Nie znaczy to bynajmniej by miasto zahamowane zostało w swoim rozwoju. Przeciwnie. Przeciętny roczny procent wzrostu stanu zaludnienia dla lat 1900-1905, który wynosi 3,37 jest procentem więcej niż przeciętnym i dowodzi zdrowej struktury gospodarczej miasta i pomyślnej koniunktury. Raczej nadzwyczaj wysoki roczny przyrost ludności w okresie poprzednim pozwalał przypuszczać, że tak gwałtownie przebiegający proces kryje w sobie poważne niebezpieczeństwo zarówno gospodarcze jak i społeczne. W pięcioleciu bowiem 1895-1900 ludność Poznania wzrosła o blisko 60%.

Następne lata stały pod znakiem zmniejszającego się wzrostu zaludnienia miasta Poznania. Należy jednak podkreślić, że przeciętny roczny procent dla okresu 1905-1910 : 2,9% dowodzi mimo wszystko powolnego, lecz stałego rozwoju gospodarczego miasta. Powolnego, ponieważ układ polityczny nie pozwalał, jak to wyżej wykazano na pełne wykorzystanie możliwości wynikających z położenia geograficznego.

Aż do roku 1918 Poznań był miastem narodowo mieszanym. Wyżej wykazane procenty dotyczą całego miasta, bez rozróżnienia narodowego. Jeśli przyrost ludności rozbijemy na dwie grupy polską i niemiecką, to okaże się, że przyrost ludności polskiej nie <sup>wiele</sup> ~~tylko nie~~ będzie mniejszy od przyrostu ogólnego, <sup>a okresowo</sup> ~~ale~~ (nawet go przewyższy. Dzieje się to dlatego, że od roku 1871, to znaczy od momentu dzisiaj statystycznie najdalej uchwytanego, ilość ludności niemieckiej stale się zmniejszała <sup>a w pewnych</sup> ~~i to nie~~ stosunkowo, ~~lecz w~~ <sup>latach nawet w</sup> liczbach bezwzględnych.

Przy rozpatrywaniu wzrostu stanu zaludnienia nie można pominąć specjalnej okoliczności, która obok przyrostu naturalnego i napływowego przyczyniała się do zwiększania ilości miesz-



kańców. Było nią mianowicie powiększanie obszaru miasta. W roku 1896 powierzchnia miasta Poznania wynosiła 3303 ha; w roku 1925 po włączeniu Wildy, Jeźyc, Łazarza i Górczyna 6738 ha; w roku 1933 - 7687 ha; a w roku 1948 wskutek dwukrotnie dokonywanych przez niemieckiego okupanta zmian obszar miasta wyniósł 22.578 ha. Przyłączane tereny miały wyraźny charakter wiejski i w niewielkim stopniu zniekształciły obraz przyrostu naturalnego i napływowego.

Najistotniejszą przy rozpatrywaniu zagadnień demograficznych Poznania, jako stolicy regionu jest kwestia w jakim stopniu zwiększenie stanu zaludnienia jest wynikiem przyrostu naturalnego, a w jakim przyrostu napływowego. W okresie 1905-1909 przyrost naturalny wynosił 36,9‰; w latach 1910-1914 : 33,4‰, w roku 1922 : 36,0‰; w roku 1923 : 31,9‰; w roku 1924 : 29,5‰; w roku 1925 : 29,9‰; w roku 1926 : 26,7‰; w roku 1927 : 23,1‰; w roku 1928 : 20,8‰; w roku 1938 : 10,4‰. Widzimy więc stopniowe zmniejszanie się przyrostu naturalnego, co było zresztą zjawiskiem nie tylko lokalnym, lecz nawet ogólnoeuropejskim. W Poznaniu przyrost naturalny spadał nawet wolniej i w mniejszym niż gdziekolwiek indziej stopniu.

Porównując wyżej wykazany przyrost naturalny z ogólnym rocznym procentowym wzrostem stanu zaludnienia okaże się, że w okresie 1900-1910 przeciętny przyrost roczny napływowy ludności do Poznania wynosił 2,76%; w okresie 1920-1925 wynosił 6,83%, a w okresie 1925-1931 wynosił 1,36%; w roku 1938 zaś 1,36%.

Statystyki te tylko w przybliżeniu oddają rzeczywisty stan rzeczy, z tego względu ponieważ od roku 1922 ilość ludności zamieszkałej w Poznaniu obliczana była szacunkowo. Poza tym statystyka przyrostu naturalnego posiada poważne luki okresowe.



Zestawione powyżej dane wskazują, że przyrost naturalny spada, a okresowo zwiększająca się przeciętna procentowa wzrostu zaludnienia zawdzięczana jest przyrostowi napływowemu. Drugim podstawowym zagadnieniem dla tej pracy byłoby zbadanie jakie to tereny przekazują swe nadwyżki ludnościowe Poznaniowi.

Jest to zagadnienie, które nie da się zupełnie uchwycić liczbowo. Siłą rzeczy ludność napływowa Poznania rekrutuje się przede wszystkim z Wielkopolski. Wynika to logicznie z poprzednich przesłanek, które stwierdziły ścisły związek Poznania z jego zasięgiem wpływów. Twierdzenie to potwierdziły przeprowadzone badania. Trzeba podkreślić jednak, że twierdzenie to dotyczy tylko okresów czasu pod każdym względem unormowanych, w okresach zaś dużych zmian politycznych i związanych z tym zmian strukturalnych miasta pojawiał się w Poznaniu element napływowy spoza granic Wielkopolski. Jednym z takich momentów było uzyskanie niepodległości w roku 1918, drugim wypędzenie okupanta w 1945. W okresie 1920 - 1925, kiedy obserwowano znaczny wzrost stanu zaludnienia, w przeciętnym rocznym stosunku 7,16%, przeciętny stopień rekrutacji ludności pochodzącej z terenu Wielkopolski wynosił przeszło 75% rocznie, zaś ludności napływowej pochodzącej spoza Wielkopolski przeszło 20%. W roku 1922 procent ludności napływowej spoza Wielkopolski wynosił nawet 40%, w stosunku do całej ludności napływowej, a w roku 1927 - 66. Zjawisko to wytłomaczyć się daje w dwojaki sposób. Emigracją elementu niemieckiego, oraz wciągnięcie Poznania i województwa poznańskiego w polski system administracyjny. Przypuszczenie to potwierdza fakt że napływała głównie inteligencja zawodowa i urzędnicy. Zwiększenie napływu ludności pochodzącej spoza Wielkopolski, głównie urzędniczej po roku 1926 częściowo wytłomaczyć można również względami polityki wewnętrznej, którymi kierowały się centralne władze warszawskie po zamie



chu majowym.

Drugim okresem o przeważającej nadwyżce przyrostu napływowego, pochodzącego spoza Wielkopolski, to okres po wypędzeniu Niemców w 1945 r. Przyrost naturalny wynosił w roku 1945 minus 1,43%, przyrost napływowy 50,85%, w stosunku do stanu 1944. W roku 1946 przyrost naturalny wynosił 2,56%, a przyrost napływowy 11,07%. W roku 1947 wreszcie przyrost naturalny wynosił 3,32%, a przyrost napływowy 4,96%. Rozpatrując te dane, zaznaczyć trzeba przede wszystkim, że niezwykle wysoki przyrost napływowy w roku 1945 i 1946, spowodowany był w przeważającej mierze powrotem do Poznania jego przedwojennych mieszkańców, wysiedlonych przez Niemców na tereny t.zw. Generalnej Guberni. Poczynając dopiero od roku 1947 mamy do czynienia z napływem ludności do Poznania, rekrutującej się z terenów przyłączonych do Z.S.R.R. Z tego przyrost ludności napływowej do Poznania w tym okresie nie rekrutuje się z Wielkopolski, świadczy duży wysięk tej dzielnicy skierowany ku skolonizowaniu ziem odzyskanych i jego poważne rezultaty.

Przeprowadzone badania wśród kupiectwa poznańskiego pracowników kolejowych i robotników fabrycznych wykazały, że na 762 badanych wypadków mamy do czynienia z 258 osobnikami urodzonymi w Poznaniu, 76 urodzonymi w powiecie poznańskim, 271 urodzonymi w pozostałych powiatach Wielkopolski, 99 urodzonymi w granicach Polski poza Wielkopolską, oraz zagranicą urodzonymi, 58, w tym w Niemczech 51. Spośród urodzonych w Wielkopolsce badanych osobników 29 pochodzi z powiatu Września, 21 z powiatu Śrem, 18 z powiatu Krotoszyn 16, z powiatu Kościan, 13 z powiatu Gostyń i 11 z powiatu Wągrowiec.

Zamieszczone powyżej zestawienie wskazuje nam na nieuwzględniony dotąd czynnik przyrostu napływowego miasta Poznania,



mianowicie na reemigrację z Niemiec, która miała miejsce po odzyskaniu niepodległości w roku 1918, oraz zarysowuje nam te powiaty województwa poznańskiego, które w poważniejszym stopniu zasilają Poznań w ludność.

Zestawienia poprzednie wykazywały dość duże wahania przyrostu naturalnego.

Ważnym społecznie zagadnieniem jest pytanie jak kształtuje się przyrost naturalny na tle ilości zawieranych małżeństw.

	na 1000 mieszkańców	rocznie
	małżeństw	przyrostu naturalnego <del>urodzeń żywych</del>
1871 - 1875	10,3	?
1900 - 1904	7,8	?
1905 - 1909	7,4	36,9
1910 - 1914	6,9	33,4
1921	13,1	?
1922	9,9	36
1923	8,6	31,9
1924	6,1	29,5
1925	7,3	29,9
1926	6,7	26,7
1927	6,9	23,1
1928	7	20,8
1938	10	10,4

Z porównania dwóch szeregów powyższej tabeli wynika, że spadek ~~ilości urodzeń~~ <sup>przyrostu naturalnego</sup> nie jest zależny wyłącznie od ilości zawieranych małżeństw, ~~lecz że zmniejsza się również płodność~~ <sup>Przeciwnie nawet</sup> ~~poznańskiej rodziny~~. Dla okresu dziesięcioletniego: 1905 - 1914 przeciętnie rocznie zawierano na 1000 mieszkańców 7,15 małżeństw <sup>a przyrost naturalny wynosił</sup> ~~i rodziło się 36,15 dzieci~~; dla ośmiolecia zaś 1921 - 1928 przeciętna małżeństw wynosiła 8,15, była więc wyższa - przeciętna <sup>przyrostu naturalnego</sup> ~~urodzin~~ natomiast spadła do 28,2. W roku 1938 wskaźnik zawartych małżeństw wynosił 10, a urodzeń osiągnął liczbę z pośród badanych najniższą: 10,4, a chociaż brak danych za rok 1937 i poprzednie przypuszczać jednak można, że liczba zawartych małżeństw nie była niższą od najniższej liczby z roku 1924. Biorąc pod uwagę, że ilość zgonów na 1000 mieszkańców w ciągu badanych lat nie ulega większym wahaniom, sądzić należy, że zmniejsza się płodność poznańskiej rodziny.



Częściowo mogły przyczynić się do tego warunki ekonomiczne, a zwłaszcza brak mieszkań silnie po pierwszej wojnie światowej odczuwany w Poznaniu. Wydaje się jednak, że znaczny wpływ na to zjawisko miała zmiana postawy poznańców, stojąca w ścisłym związku z przemianą Poznania z prowincjonalnego ośrodka na duże przemysłowe i stołeczne miasto.

To przekształcenie się Poznania na miasto wielkie i związane z tym zmiany postaw jego mieszkańców występuje jeszcze przy badaniu zawieranych małżeństw zależnie od wieku nowożeńców i statystyki urodzeń nieślubnych.

Mężczyźni zawierali związki małżeńskie w wieku:

	1906-1910	1919-1926	1935-1939	1945-1947
poniżej 25 lat	31,0%	23,6%	14,8%	21,6%
od 25 do 29	38,3%	36,4%	43,9%	28,3%
od 30 do 49	26,6%	35,1%	37,4%	43,8%
50 i ponad	4,1%	4,9%	3,9%	6,9%

Kobiety zawierały związki małżeńskie w wieku:

	1906-1910	1919-1926	1935-1939	1945-1947
poniżej 20 lat	11,1%	7,0%	6,0%	8,7%
od 20 do 24	44,6%	41,8%	31,2%	38,9%
od 25 do 29	24,5%	29,4%	34,4%	21,6%
od 30 do 49	18,6%	20,7%	27,2%	28,9%
50 i ponad	1,2%	1,1%	1,2%	1,9%

Rozpatrując powyższe tabele obserwujemy obniżanie się wskaźnika osobników wstępujących w związki małżeńskie przed wpływem dolnej statystycznej granicy wieku. Obniżanie to, zwłaszcza odnośnie mężczyzn ma charakter dosyć nagły. Wyjątek stanowią jedynie lata po drugiej wojnie światowej, jest to jednak zjawisko ogólnopolskie i tłumaczyć się daje pewnymi względami psychologicznymi. Wyniki statystyki kobiet i mężczyzn podkreślają proces przekształcania się Poznania w duży ośrodek miejski, w miejscowościach bowiem o charakterze bardziej prowincjonalnym zwyczaj zawierania wczesnych małżeństw zanika powolniej.



W okresie 1910-1914 w stosunku do wszystkich urodzeń żywych urodzeń nieślubnych było 13,85%, w okresie 1920-1924: 16,86%, w roku 1926 :17,91%, w roku 1927 :17,71%, w roku 1935 10,7%, w roku 1938: 8%, w roku 1945 11,4%, w roku 1946 :6,5% w roku 1947 :5,1%. Statystyka ta mimo pewnych wahań w okresach powojennych wykazuje pewną tendencję zniżkową. Obserwacje z lat międzywojennych, niestety nie poparte ścisłymi danymi statystycznymi stwierdzają, że poważną i mniejwięcej stałą część wyżej wykazanych urodzeń nieślubnych, stanowią urodzenia tych dzieci, których matki znalazły się w Poznaniu tylko na czas położu. O ile obserwacje te są słuszne, z twierdzenia tego logicznie wynikałoby zmniejszanie się nieślubnych urodzeń wśród stałych mieszkańców Poznania, co wytłomaczyć można rozpowszechnieniem środków antykoncepcyjnych i praktyk spędzania płodu, właściwym w większym stopniu wielkim miastom, niż prowincjonalnym.

## V I I P r a c a

Dokładnemu omówieniu układu zawodowego miasta Poznania stoi na przeszkodzie brak statystyk. Jedyne istniejące przedstawiają się następująco:

x/ Ogólna liczba ludności	290.998	100,0%
Ludność rolnicza z rodzinami	5.100	1,7%
Robotnicy z rodzinami	157.162	54,0%
Urzędnicy z rodzinami	64.793	22,0%
Samodzielni z rodzinami /kupcy, rzemieślnicy, przemysłowcy, wolne zawody/	30.660	10,6%
Inne zawody	33.283	11,4%

x/ Dane Biura Statystycznego Zarządu Miejskiego st.m. Poznania.  
Stan na dzień 31.VIII.1947



w tym czynni zawodowo:

Ogólna liczba ludności czynnej	153.509	100,0%
Rolnicy samodzielni i pomagają-- cy członkowie rodzin	1.732	1,1%
Robotnicy	83.135	54,2%
Urzędnicy, pracown. umysł.	30.395	19,8%
Samodzielni i pomag. czł. rodzin w tym: kupcy 6.137; rzemieślnicy 3.500 przemysłowcy 620; wolne zawody 607	15.064	9,8%
Inne zawody w tym: emeryci i inwalidzi 17.046	23.183	15,1%

Z roku 1921 istnieją następujące dane statystyczne. x/

Ogółem ludności	162.422	100,0%
Rolnictwo i ogrodnictwo	1.231	0,7%
Przemysł	46.495	27,5%
Handel i ubezpieczenie	26.066	15,4%
Komunikacja	26.614	15,7%
Zawody wolne i służba publ.	20.455	12,1%
Armia i t.p.	12.911	7,6%
Służba domowa i usługi osobiste	8.184	4,8%
Bez zawodu i nieznane	27.466	16,2%

Z tabelic tych widać wyraźnie, że wszelkie dokładniejsze porównania dotyczące układu zawodowego miasta Poznania jest niemożliwe ze względu na ich zupełnie różne ujęcie. Grupy zawodowe w roku 1921 potraktowane zostały globalnie, bez podziału na przedsiębiorców samodzielnych, pracowników umysłowych i robotników, natomiast w roku 1947 robotnicy i pracownicy umysłowi zostali oddzielnie - od przedsiębiorców samodzielnych, nie ugrupowani zaś zostali według wykonywanych zawodów. Również niewiadomo czy w roku 1921 emeryci wliczeni zostali do grupy bez zawodu, czy też rozbici zostali między poszczególne grupy zawodowe.

Nieco ściślej dane istnieją tylko odnośnie rzemiosła. W roku 1928 na około 230,000 mieszkańców było w Poznaniu 9.661

x/ Dane zaczerpnięte z "Księgi pamiątkowej m. Poznania"



warsztatów rzemieślniczych, zaś w roku 1947 na 290.000 mieszkańców warsztatów rzemieślniczych było tylko 3.021. Upadek rzemiosła jest w dobie dzisiejszej, wobec rozwoju przemysłu zjawiskiem powszechnym, niemniej stopień, w jakim upadło ono w Poznaniu świadczy o dużej zmianie w strukturze gospodarczej, a również i psychicznej miasta, związanej z rozwojem znaczenia Poznania i przekształcenia się go w duży ośrodek wilkowiejski.

Nic nie wskazuje nato, aby rzemiosło Poznania miało dźwignąć się do poprzedniego stanu. W roku 1928 na ogólną liczbę 23.483 warsztatów w okręgu poznańskim było uczniów rzemieślniczych 14.000 proporcjonalnie więc na warsztaty miasta Poznania wypadało przypuszczalnie ponad 6000 uczniów, przy założeniu że w Poznaniu ilość uczniów była stosunkowo nieco większa niż na prowincji. W roku 1947 na 3021 warsztatów jest w Poznaniu uczniów 1825. Widzimy więc że o ile przy wzroście ludności ilość warsztatów spadła mniej więcej trzykrotnie, to liczba uczniów rzemieślniczych spadła przypuszczalnie prawie czterokrotnie. Wiele rzemiosł poza tym <sup>x/</sup>znajduje się wyraźnie na wymarciu, co ilustruje poniższa tabela.

	Mistrzowie urodzeni					Uczn do 1910 w rzem.
	do 1870	1871-80	1881-90	1891-00	1901-10	
Układ. płyt.	-	-	-	1	-	-
Betoniarstwo	-	-	-	-	-	-
Budowa dróg	-	-	2	1	1	3
Kamieniarstwo	-	1	-	-	1	-
Rzeźb. w kamieniu	-	1	1	-	-	1
Studniarstwo	-	-	-	-	-	1
Sztukatorstwo	-	-	1	-	-	-
Pozłotnictwo	-	-	-	1	-	-
Rzeźb. w drzewie	-	1	1	-	-	-
Tokarstwo, parasol.	-	-	-	-	-	1
Pełnikarstwo	-	-	-	-	-	-
Nożownictwo	-	-	-	-	-	-
Spawalnictwo	-	-	-	-	-	-
Galwanizatorstwo	-	-	-	-	-	-

<sup>x/</sup> Dane Izby Rzemieślniczej w Poznaniu. Stan na dzień 2.VIII.1947



Mosiężnictwo	-	-	-	-	-	-	-
Odlewn.metal.	-	-	-	1	1	-	1
CC Czapnictwo	-	-	-	1	-	-	-
Szmuklerstwo	-	-	-	-	-	-	-
Powroźnictwo	-	1	-	-	1	-	-
Tkactwo	-	-	-	-	-	1	1
Garbarstwo	-	-	1	-	-	-	-
Pantoflarstwo	-	-	-	-	-	-	-
B iałoskórnicstwo	-	-	-	-	-	1	-
Wypych zwierząt	-	-	-	-	-	-	-
Rzeźnictwo koni	-	-	1	1	-	-	-
Pieczęt.gumowe	-	-	-	-	-	-	-
Farbiarstwo	-	1	-	-	-	-	-
Praln.prasow.	-	-	-	-	-	-	-

Porównując tablicę powyższą z poprzednią umieszczoną w rozdziale IV, widzimy że w tablicy powyższej brak jest pewnych rzemiosł, które poprzednio są w pewnym stopniu reprezentowane. spowodowane jest to tym, że warsztaty rzemieślnicze w wielu wypadkach prowadzone są przez osoby nie posiadające pełnych kwalifikacji mistrzowskich.

Nazakończenie omówić należy ruch poszukujących pracy. Stwierdzić należy, że w Poznaniu objawy bezrobocia nie są groźne dla równowagi ekonomicznej miasta. Przyczyniły się do tego dwa momenty. Duże zniszczenie kraju, które nie ominęły i Poznania, oraz bezpośrednie sąsiedztwo z ziemiami odzyskanymi, które są rezerwarem zbiorczym wszystkich nadwyżek ludnościowych Wielkopolski.

<sup>x/</sup> W roku 1945 przeciętnie miesięcznie było wolnych miejsc pracy dla pracowników fizycznych wykwalifikowanych 3203, pracowników kwalifikowanych pozostało bez zajęcia 1105, w tym kobiet 572; wolnych miejsc pracy dla pracowników fizycznych niewykwalifikowanych 3610, pracowników niewykwalifikowanych bez zajęcia pozostawało 1256, w tym kobiet 936; wolnych miejsc pracy dla pracowników umysłowych było 27, pracowników umysłowych bez zajęcia pozostawało 2093, w tym kobiet 1187.

<sup>x/</sup> Dane biura statystycznego Zarządu Miejskiego st.m.Poznania.



W roku 1946 przeciętnie miesięcznie było wolnych miejsc dla pracowników fizycznych wykwalifikowanych 430, pracowników kwalifikowanych pozostawało bez zajęcia 290, w tym kobiet 78; wolnych miejsc dla pracowników niewykwalifikowanych było 168, pracowników niewykwalifikowanych pozostawało bez zajęcia 927, w tym kobiet 662; wolnych miejsc dla pracowników umysłowych było 55, pracowników umysłowych niezatrudnionych pozostawało 416, w tym kobiet 224.

W roku 1947 przeciętnie miesięcznie było wolnych miejsc dla pracowników fizycznych wykwalifikowanych 783, pracowników fizycznych wykwalifikowanych pozostawało bez zajęcia 339, w tym kobiet 77; wolnych miejsc dla pracowników niekwalifikowanych było 263, pracowników niewykwalifikowanych pozostawało bez zajęcia 1403 w tym kobiet 925; wolnych miejsc dla pracowników umysłowych było 75, pracowników umysłowych pozostawało bez zajęcia 427, w tym kobiet 200.

Celowo nie zostało przeprowadzone porównanie z latami przedwojennymi, tym bowiem towarzyszył zupełnie inny układ stosunków gospodarczych.

### Zakończenie

W rozdziałach poprzednich naszkicowana została rola Poznania jako stolicy regionu, oraz układ społeczny ludności. Praca miała za zadanie uchwycić w szeregu pomiarach zagadnienia powyższe, tak jak one przedstawiają się w dniu dzisiejszym. Oryginalnym jest jednak, że punkt widzenia historyczny był niebędący dla należytego uchwycenia stanu obecnego. Co więcej jednak - zagadnienie stołecznej roli Poznania wykrocza poza statyczne ujęcie tematu i w wielu miejscach sugeruje zajęcia się jego perspektywami rozwojowymi. Z rozdziałów poprzednich zdaje się wynikać, że rozwój Poznania w czasie najbliższym nie przybierze tak oszałamiającego tempa, jak to miało miejsce na przełomie XIX i XX w. Normalny, zdrowy rozwój miasta jest oczywiście możliwy i to w warunkach znacznie lepszych, niż przed rokiem 1939; a na możliwości te składa się znacznie lepsze położenie polityczne, sprzyjające ułatach komunikacyjnym i oczywiście ogólny rozwój gospodarczy kraju.

Te zagadnienia jednak zasadniczo do tematu pracy nie należą i winny być opracowane oddzielnie.