

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Ruge Tadeusz: Problem rzeki Warty w pracach poznańskiego magistratu
1919-1938 r.

Źródło:

Gospodarka Zachodnia 1938 Rok 3 numer 31, strony 412-414

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu
pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski
1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Na podkreślenie zasługuje działalność założycielska Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w dziedzinie mleczarstwa. Przed wojną była ta dziedzina pracy spółdzielczej inicjatywie polskiej ze względów politycznych niedostępna. Trzeba poczytać ówczesnym kierownikom Związku jako wielką zasługę, że mimo braku długoterminowych kredytów inwestycyjnych i mimo „życzliwych” rad, by zagadnienia organizowania mleczarń spółdzielczych oddać w ręce kół, stojących poza Wielkopolską — potrafili w ciągu dziesięciolecia zorganizować sieć technicznie należyście wyposażonych mleczarń spółdzielczych, przystosowanych do produkcji na eksport oraz stworzyć centralę handlową tych spółdzielni. W granicach województw poznańskiego i pomorskiego Związek Spółdzielni Rolniczych i Zarobkowo-Gospodarczych zrzeszał w końcu 1937 r. 79 mleczarń spółdzielczych, przerabiających ponad 160 mil. litrów mleka. W roku bieżącym dostawa mleka do tych mleczarń wzrosła do 200 mil. litrów. Jest to osiągnięcie organizacyjne i gospodarcze dla rolnictwa naszego województwa, a zwłaszcza dla mniejszej i średniej własności, o niezwykle doniosłym znaczeniu.

Było rzeczą nieuniknioną, że prostolinijski rozwój spółdzielczości polskiej w b. zaborze pruskim, jaki się

odbywał w uregulowanych i niepodlegających gwałtownym zmianom przedwojennych warunkach gospodarczych, uległ po wielkiej wojnie kilkakrotnie zakłóceniu. Chaos walutowy w pierwszych latach powojennych, procesy przystosowawcze, wynikające z powstawania nowego polskiego organizmu gospodarczego i skutki ostatniego kryzysu musiały się odbić ujemnie na spółdzielczości b. dziel. pruskiej. Ponad to należyty wyraz w pozycji i zasięgu działalności Banków Ludowych musiały znaleźć zmiany w strukturze polskiego aparatu finansowego, mianowicie równolegle obok Banków Ludowych wystąpiły jako polskie zbiornice oszczędności i źródła kredytu Komunalne Kasy Oszczędności, banki państwowe z P. K. O. na czele, nie licząc sieci prywatnych. Po wielu głębokich wstrząsach, które nie mogły pozostać bez wpływu na jej przyszłą orientację, spółdzielczość wielkopolska pozostała nadal organizacją gospodarczą, która jest dla drobnych i średnich warstw społecznych niezastąpionym instrumentem gospodarczym, zaspakajającym ich potrzeby w zakresie kredytu, przetwórstwa, zakupu i sprzedaży, stanowiąc tak, jak przed wojną, ważny czynnik dynamiczny naszego życia gospodarczego.

Henryk Świtalski

Inż. Tadeusz Ruge

Problem rzeki Warty w pracach poznańskiego magistratu 1919-1938 r.

Rzeka Warta od najdawniejszych czasów miała ważne znaczenie w życiu miasta Poznania, już to jako czynnik pozytywny, twórczy, już też jako czynnik negatywny, destrukcyjny. Wzajemne ustosunkowanie się tych elementów waha się w ciągu stuleci i to zależnie od koniunktur politycznych, gospodarczych i klimatycznych w danym okresie.

Można powiedzieć, że polskiemu Zarządowi Miejskiemu przypadł w udziale, jeżeli chodzi o Wartę okres raczej negatywny, destrukcyjny — wystarczy przypomnieć wielką powódź w 1924 r., katastrofalny zanik ruchu w porcie rzeczonym.

Polski Zarząd Miejski wytyczał wszystkie siły, ażeby możliwie zneutralizować elementy negatywne, a przeciwnie doprowadzić do supremacji elementów twórczych. Fachowi badacze, których wydadzą przyszłe pokolenia, orzekną obiektywnie, czy wysiłki nasze były rzetelne i płodne; bowiem współcześni obserwatorzy nie orientują się moim zdaniem, tak dalece, aby nasze prace w tej dziedzinie poddać sprawiedliwej ocenie.

Zachęceniu inicjatywą „Gospodarki Zachodniej” powiemy na tym miejscu, wszakże w dużym skrócie, co zrobiliśmy w okresie 1919-1938 r.

W roku 1919 zastaliśmy nad Wartą rozpoczęte niewielkie roboty, które zapoczątkowano w 1913 r. i przerwano w 1915 r.

Pierwsze lata Niepodległości nie sprzyjały należytemu rozwinięciu robót, tak że Magistrat wszczął prace najniezbędniejsze, traktując je jako roboty doraźne dla złagodzenia dotkliwej klęski bezrobocia; wykonanie opierało się całkowicie na projekcie regulacji Warty, opracowanym za rządów niemieckich.

Przed wszystkim w latach 1919-1921 usunięto śluzy fortyfikacyjne „Wielką” i „Tumską” (razem 12 160 m³ muru), które stanowiły poważną przeszkodę dla żeglugi i swobodnego przepływu wody powodziowej. Dalej, w 1919 r. usypano wał kierunkowy (18 860 m³) na prawym brzegu II koryta zapasowego Warty poniżej Tamy Berdychowskiej. Rozebrano ca 400 m³ murów pofortecznych w II korycie zapasowym.

Następnie w latach 1919-1922 pogłębiono ręcznie t. zw. I koryto zapasowe na przestrzeni ca 1 000 m. pomiędzy obecnym mostem Chrobrego a ujściem do żeglownego koryta; wykopane 75 500 m³ ziemi zużyto na podwyższenie brzegów.

Również w 1919 r. przystąpiono do kontynuowania zapoczątkowanego ogroblenia Śródki i ukończono tę robotę w r. 1923 (długość grobli wynosi ca 440 m, pojemność ca 23 500 m³).

W 1924 r. Magistrat z uwagi na rozrost miasta rozwija, uzupełnia i modyfikuje niemiecki projekt regulacji Warty; powstaje projekt przeniesienia targowicy i rzeźni na tereny b. warowni Lecha oraz Elektrowni Miejskiej na teren b. warowni Czecha. Teren pod przyszłą targowicę, położony pomiędzy dwoma korytami Warty o powierzchni ca 22 ha, zalewany był prawie całkowicie już przy wodostanie + 3,00 m nad zerem wodowskazu Chwaliszewskiego; wtedy zaprojektowano podwyższenie całej powierzchni przeciętnie o 4,20 m; roboty ukończono w 1926 r., do nasypu użyto około 997 000 m³ ziemi, ziemię wydobywano z koryta zapasowego Warty, ze wierzchoła przy Zawadach oraz z b. warowni Lecha i Reformatów.

Prawie równocześnie wykonano uregulowanie ca 5 ha przybrzeżnego terenu pod nową Elektrownię, do nasypu dowieziono ca 62 000 m³ ziemi.

W roku 1921-1922 wykonano ca 25 500 m³ nasypu, jako zapoczątkowanie grobli lewobrzeżnej, ciągnącej się obecnie od mostu Rocha w górę rzeki aż do Dębiny.

W kwietniu 1924 r. zwykły wiosenny wysoki stan Warty przybrał rozmiary wielkiej powodzi — woda wzniosła się do poziomu + 6,38 m według wodowskazu Chwaliszewskiego. Mimo energicznej akcji wojska, województwa, Magistratu i obywateli, powódź poczyniła znaczne szkody materialne zarówno miastu jak i obywatelom, przeto stało się koniecznym przyspieszenie budowy wielkiej grobli przeciwpowodziowej wzdłuż lewego brzegu Warty, mającej za zadanie chronić obszar ca 250 ha przed zalewem. W obszarze tym zawiera się gęsto zaludniona dolna część starego

miasta (ul. Raczyńskich, Wielkie Garbary i ulice przyległe aż po Stary Rynek), narażona na zalew przy wodostanie ca + 5,50 do 6,00 m na wodowskazie, oraz łąki debińskie i wildeckie, zalewane już przy stanie wody ca + 3,50 do 4,00 m, a więc prawie corocznie. Na początku 1924 r. Magistrat skorygował i nieco przekomponował ustaloną za rządów niemieckich linię odpływu wielkiej wody, miarodajną dla położenia grobli w terenie — tak, aby spodziewana masa wód powodziowych mogła swobodnie przepływać.

Grobłę wykonywano w okresie od 1924 r. do 1928 r.; w tym czasie wykonano ca 3550 mb. grobli (to jest 91% jej całkowitej długości) przy czym użyto do nasypu około 530 000 m³ ziemi. W związku i równocześnie z budową grobli wykonano budowę nowych łazienek rzecznych nad Wartą przy Bociance oraz budowę dziecinia przy Drodze Debińskiej.

Roboty, wykonywane nad Wartą w okresie 1919—1928 r. miały na celu ochronę przed powodzią (grobłę) i ulepszenia warunków żeglugi (zniesienie śluz). Problemem poznańskiego portu rzecznego (z. zw. przeladowni miejskiej) w tym czasie niewiele się zajmowano z powodu zaniku ruchu żeglugowego podczas wojny i w pierwszych latach Niepodległości. Dopiero w r. 1925 notuje się ożywienie żeglugi na Warcie; wzrost ruchu odbywał się tak szybko, że w r. 1926 osiągnął 48%, zaś w r. 1928 64% maksymalnej cyfry przedwojennej (1913 r. — 220 000 ton). Ten stan rzeczy wskrzesił ze wzmogłą siłą starą skądinąd ideę przebudowy wzgl. rozbudowy portu rzecznego. Idąc po linii zadośćuczynienia aktualnym wymagom życia, Magistrat w 1928 r. przystąpił do nowych studiów nad tym problemem. Zasadnicza zmiana politycznych i gospodarczych warunków stworzyła zupełnie nowe koncepcje dla portu poznańskiego, oprócz tego wykonane roboty inżynierskie z lat 1924—1928 r. w pewnej mierze odbiegły już od starych projektów niemieckich; z powyższych względów trzeba było w r. 1928 wszczać prace projektodawcze według nowego samodzielnego kierunku. W okresie 1928—1929 powstał zatem zarys nowego projektu przebudowy portu rzecznego i połączonego z tym przełożenia żeglownego koryta Warty. Nowe koryto żeglowne proponowano poprowadzić przez t. zw. I koryto ulgowe (pod mostem Chrobrego), zaś t. zw. II koryto ulgowe (pod mostem Cybińskim) miało pozostać, po przekształceniu, jako ulgowe koryto powodziowe; natomiast istniejące koryto żeglowne na odcinku od gazowni do mostu Chwaliszewskiego przeznaczono na zasypianie.

Warto zaznaczyć, że w okresie 1928—29 Magistrat poznański, opierając się na opinii władz centralnych, przyjmował założenie, że wykonane do 1928 r. groble mają wystarczającą wysokość, zaś przewidywany poważny wzrost poziomu fali wezbrania zaistnieje dopiero za kilkanaście lat; zakładano również, że po ukończeniu obwałowania średniego i górnego biegu Warty (powyżej Poznania), gdy stanie się realnym gwałtowny przyrost fali wezbrania — będzie już aktualną kwestią częściowej kanalizacji Warty; jasne, że po skanalizowaniu Warty wielkie wody nie zagrażałyby już Poznaniowi.

Tymczasem życie zgotowało miastu Poznaniowi niespodziewane trudności na przełomie pierwszego i drugiego dziesięciolecia Niepodległości. Po Powszechnej Wystawie Krajowej, stworzonej niezmiernym wysiłkiem miasta, następuje okres ogólnie — światowego kryzysu; w porcie rzeczonym poznańskim ruch żeglugowy rośnie jeszcze przez jakiś czas, osiągając w r. 1930 powojenne maksimum rocznego obrotu 164 000 ton; od r. 1931 zaczyna się gwałtowny zanik obrotu, który spada w r. 1937 do znikomej liczby 4 600 ton.

Te trudne warunki spowodowały, że Magistrat poznański w okresie 1929 do 1936 nie prowadził żadnych prac projektodawczych w dziedzinie Warty, zaś roboty wykonawcze prowadzone były w bardzo skromnym zakresie. A więc w okresie 1929 do 1932 przebudowano usuwisty teren nadbrzeżny przy moście Rocha oraz nasypywano prowizoryczną groblę dookoła klubów wioślarskich przy Bociance. W r. 1933 nie robiono nad Wartą nic. W r. 1934 rozpoczęto w bardzo małym zakresie budowę grobli prawobrzeżnej (wbudowano przy Wojskowym Klubie Wioślarskim ca 5 000 m³ nasypu). W r. 1935 znowu nie robiono nad Wartą nic. W r. 1936 rozpoczęto już w szerszym zakresie budowę grobli prawobrzeżnej w okolicy Zawad, równocześnie trzeba było znowu zacząć opracowywanie planów, ale teraz powstały dla projektodawców znowu inne koncepcje, w porównaniu do generalnego rozwiązania z 1928—1929 roku. Powstały mianowicie dwa nowe ważne momenty:

a) groźba znacznego wzrostu fali wezbrania okazała się nadspodziewanie przyspieszoną, ponieważ gwałtowne zwiększenie bezrobocia zmusiło rząd do prowadzenia robót nad obwałowaniem Warty powyżej Poznania w znacznie szybszym tempie niż dawniej przewidywano.

b) projektowana budowa kanału Warta — Gopło weszła w fazę rychłej realizacji, co niewątpliwie stworzy zupełnie nową, pozy-

tywną koniunkturę dla portu poznańskiego już w niedalekiej przyszłości.

W związku z wymienionymi wyżej momentami oraz wynikającą z nich całkowitą zmianą warunków przystąpiono w r. 1936 do rewizji podstawowych założeń ogólnego projektu regulacji rzeki Warty w obrębie miasta Poznania. Po przeprowadzeniu szczegółowych studiów nad wielkością wzrostu fali powodziowej, wyniki których pokryły się całkowicie z wynikami badań byłego Centralnego Biura Hydrograficznego — do szczegółowego opracowania obrano alternatywę projektu przewidującą przełożenie głównego koryta rzeki Warty do t. zw. drugiego kryta ulgowego przechodzącego pod mostem Cybińskim.

Alternatywa powyższa czyniła w znacznie wyższym stopniu niż poprzednia zadość wymaganiom hydrotechnicznym jako to: szybsze i łatwiejsze przeprowadzenie kry i wód powodziowych rzeki Warty przez miasto — posiada prócz powyższego wiele innych zalet z uwagi na wymagania żeglugi, ogólne wymogi urbanistyczne, estetyczne itp. dzięki czemu spotkała się z aprobatą władz ministerialnych.

W roku 1936/37 opracowano w/g niej część szczegółowego projektu przełożenia żeglownego koryta Warty na odcinku od mostu św. Rocha do ulicy Chemicznej.

W roku 1937/38 prowadzono w dalszym ciągu pracę nad projektem regulacji rzeki, a w szczególności opracowano projekty robót ziemnych związanych z budową grobli przeciwpowodziowych projekty roboczych mostów, ukształtowanie terenu i grobli na Bociance w miejscu przewidzianym dla przystani Klubów Wioślarskich, oraz zapoczątkowano opracowanie projektu regulacji Warty na odcinku od mostu kolejowego w Debinie do mostu św. Rocha.

Roboty wykonawcze w roku 1937 z lokalnych drobnych prac lat ubiegłych zmieniły charakter i przeistoczyły się w poważne roboty ziemne efekt których jest już dziś widoczny. Wykonano mianowicie część grobli prawobrzeżnej na Zawadach o kubaturze 60 520 m³ oraz część nasypu grobli prawobrzeżnej przy ul. Podwałe o kubaturze 38 200 m³ przy pomocy ziemi uzyskanej z regulacji terenów przy t. zw. Warowni Reformatorów.

W tym roku zapoczątkowano sypanie grobli prawobrzeżnej od ul. Chemicznej do Zawad wbudowaniem 54 115 m³ ziemi dobytej z wykopu przy ul. Gdynskie Przedmieście, oraz przygotowano teren pod dalsze prace zdejmując 36 000 m² darniny z pod projektowanej grobli.

Jako prace uboczne — niezbędne do wykonania wyżej wymienionych — zbudowano trzy drewniane mosty robocze a mianowicie nad ul. Gdynskie Przedmieście o długości 41,65 mb. (77 m³ drzewa) nad al. Bałtycką długości 17 mb. (29 m³ drzewa) oraz nad rzeczką Główną długości 19 mb. (46 m³ drzewa).

W roku bieżącym prace projektodawcze obejmują opracowanie dalszych szczegółowych planów koryt ulgowych oraz studia nad sytuacją i kształtem jazu przelewowego zamykającego koryto ulgowe, oraz opracowano szczegółowy projekt usytuowania Klubów Wioślarskich na Bociance.

Z prac wykonawczych — dokończono groblę prawobrzeżną przy ul. Podwałe wbudowując 38 770 m³ ziemi z wykopu przy Warowni Reformatorów oraz z tegoż wykopu uzyskano 32 500 m³ przy pomocy której usypuje się lewobrzeżną groblę przy Bociance mającą stworzyć definitywnie zamknięcie przeciwpowodziowego wału w miejscu gdzie t. zw. Promenada Piastowska przez cały szereg lat posiadała nieukształtowaną przestrzeń — w miejscu projektowanego placu Zjednoczenia.

W poszerzonym w tym miejscu porzeczu — wykopano b. poważne prace ziemne o kubaturze 42 665 m³ ziemi przez co wytworzono stosowne plateau na którym staną budynki Klubów Wioślarskich oraz uregulowano całość przyległego terenu.

W bieżącym roku dokończono również budowę grobli prawobrzeżnej na odcinku między ul. Chemiczną i Zawadami wbudowując

Rozpoczęty w ubiegłym roku przekop żeglownego koryta Warty na Zawadach — prowadzono dalej wbudowując uzyskaną ziemię w bulwar lewobrzeżny; — w bieżącym roku wydobyto do poziomu wody gruntowej ca 57 000 m³ ziemi. Jak z przytoczonego przeglądu nad regulacją rzeki Warty wynika — wykonywane w ostatnich dwóch latach prace ograniczają się do wykonywania grobli przeciwpowodziowych oraz rozpoczęcia wykopu koryta żeglownego; ma to pełne uzasadnienie w ciążącym na Zarządzie Miasta obowiązku zapobieżenia klęsce powodzi, która — w braku tych najprymitywniejszych urządzeń, wobec wydawnego wzrostu fali wezbrania, mogłaby spowodować nieobliczalne spustoszenia i szkody.

W następnych latach, o ile tylko uda się uzyskać odpowiednie fundusze, Zarząd Miejski przystąpi po wykonaniu przekopu koryta żeglownego na całej przestrzeni (t. j. od Tamy Berdyehowskiej do ul. Chemicznej) — do uregulowania i ogroblenia koryta ulgowego starej Warty oraz budowy bardziej specjalnych urządzeń, jako to jazu przelewowego, murów nadbrzeżnych itp.

Na wstępie niniejszego artykułu zaznaczyłem, że podam nasze prace nad Wartą w grubym skrócie, a tymczasem wypadło mimo

woli napisać dość długi tekst — jest to najlepszy dowód jak skomplikowanym i rozległym problemem jest rzeka Warta w życiu miasta Poznania.

Równocześnie pragnę na tym miejscu podziękować p. nacz. inż. Cz. Bieleni, który od szeregu lat kieruje robotami nad Wartą, za dostarczenie mnie źródłowych materiałów do niniejszego artykułu.

Dr Władysław Dalbor

Przemiany samorządu miast wielkopolskich

W miastach skupia się i uwidocznia cały ruch gospodarczy, kulturalny, społeczny — nawet bez względu na to, czy czynniki tego ruchu leżą w mieście czy na wsi. W miastach bowiem mieszczą się organizacje wszelkiego ruchu z całego obszaru zasięgu danego miasta oraz mają swoją siedzibę wszelkie urzędy i instytucje publiczne. Tym się tłumaczy nie tylko wielka rola miast, ale ich decydująca przewaga w życiu narodów i państw.

Wobec tego zadania samorządu miejskiego są olbrzymie. Musi on starać się o taką zabudowę miasta i taką rozbudowę swoich urządzeń, aby nie tylko zapewnić należyte pomieszczenie i zaspokoić wspólne potrzeby swojej ludności miejskiej, ale umożliwić i popierać rozwój kultury gospodarczej, zdrowotnej i umysłowej w całym okręgu wiejskim, który do miasta ciąży. Na wszelkie ważniejsze przemiany, czyto ogólnopaństwowe, czy prowincjonalne, czy ściślejsze miejscowe, musi miasto reagować natychmiast, jeśli ma być czynnikiem twórczym, a nie hamującym.

Tak było zawsze. Ale jeśli się zważy wymogi życia nowoczesnego, wzrost ich właśnie po wojnie światowej zupełnie niebывały we wszystkich kierunkach, w szczególności zaś w dziedzinie urządzeń technicznych, zdrowotnych, opieki społecznej, oświaty, wychowania fizycznego, konieczność specjalnych urządzeń dla rozwoju przemysłu, handlu i rzemiosła; jeśli się sobie zda sprawę z zadań nowoczesnej urbanistyki w połączeniu z zagadnieniami obrony państwa; jeśli się przy tym przypomni zahamowanie rozbudowy miast, a w szczególności budownictwa mieszkaniowego przez cały czas wielkiej wojny i wiele lat później, oraz tragiczne wprost walki z bezrobociem i bezdomnością, jasnym się stanie, że tylu i tak wielkich zadań nie spadło nigdy od razu na miasta, jak w tych dwu pierwszych dziesięcioleciach naszej państwowości.

Równocześnie zaś z utworzeniem nowego ustroju państwa i organizacją jego administracji oraz zmianami w tej dziedzinie, zmienia się także ustrój miejski i zakres działania samorządu miejskiego. W samych zaś początkach odbył się przecież gwałtowny proces przejścia rządów miejskich z rąk zaborców na własne społeczeństwo, a zaraz potem nastąpiła istotna reforma ordynacji wyborczej: powszechne wybory do samorządu w miejsce kurialnych.

To też przemiany w życiu samorządu miejskiego b. dzielnicy pruskiej w tym okresie były zupełnie niezwykle liczne, istotne i szczególnie żywe, nieraz gorączkowe.

Jak ogólnie możnaby określić rozmiary i charakter tych przemian? Szły one równoległe, w tym samym szerokim zakresie, jak przemiany w całym polskim życiu państwowym, gospodarczym i kulturalnym. Historia przemian życia miast pewnego obszaru kraju nie może być też niczym innym, jak historią przemian życia całego obszaru. Poznawszy te przemiany z historii poszczególnych dziedzin, opisane w fachowych artykułach niniejszego wydawnictwa, pozostaje właściwie tylko uzmysłowić sobie zadania miast w tym wielkim przełomie naszego życia i ocenić, o ile tym zadaniom podołały.

Tu odrazu trzeba stwierdzić, że miasta wielkopolskie tak jak i pomorskie, znajdujące się w tych samych warunkach, ogólnie biorąc, tym trudnym zadaniom odpowiedziały w stopniu, w jakim to tylko w danych stosunkach było możliwe. Zawdzięczać to należy rozwiniętemu już w tej dzielnicy i utrwalonemu samorządowi miejskiemu, tak pod względem tradycji pracy i organizacji, jak i nowoczesnych urządzeń oraz cechującemu zachodnią Polskę zmysłowi praktycznemu, wolnemu od eksperymentowania i teoretyzowania, tych szkodliwych i kosztownych objawów tam, gdzie samorząd dla społeczeństwa był dopiero nowością.

Jakie trudności hamowały działalność samorządu

Miał jednak ten długoletni samorząd na ziemiach zachodnich, zwłaszcza w pierwszych początkach, trudności do przełamania niemałe.

Więc najpierw brak polskich wpracowanych sił urzędniczych. Na miejsce rutynowanych niemieckich

urzędników komunalnych powołano przeto obok polskich biuralistów prywatnych, rozmaitych handlowców, społeczników ba! nawet rzemieślników — i o dziwo! ze skutkiem bardzo dodatnim; pracownicy ci bowiem wnieśli do zarządów miejskich znajomość życia gospo-