

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Rakowicz Jan: Projekt przedmieścia ogrodowego w Gołęczynie pod Poznaniem dla
Spółdzielni Osadniczej Kolarzy

Źródło:

Czasopismo Techniczne Rocznik 41 1923 nr 17, strony 210-215

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu

pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki

Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

względem czasu dla danej roboty naznaczonego lub normalnego.

System Halseya, wprowadzony w naszych pracowniach kolejowych, odznacza się prostotą i równomiernością, system Rowana daje z początku silniejszą zachętę, ale ogranicza jej wysokość do podwójnej stawki czasowej, podczas gdy u Halseya, Gantta i Emersona premja rośnie przy znacznym skróceniu czasu roboczego zbyt szybko, co powoduje poważne trudności w praktyce.

Przemysł potrzebuje pewnego doboru różnych systemów premjowych, tak ze względu na odmienne warunki pracy technicznej w różnych jego gałęziach, jak i na upodobania robotników lub ich przedstawicieli.

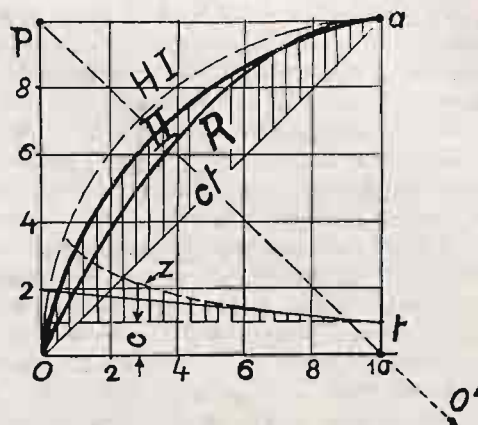
Pragnąc usunąć usterki kilku ważniejszych systemów i wytworzyć układ, któryby zapewnił robotnikom znaczne korzyści w początkowym okresie skracania okresu roboczego, zakładom zaś ochronę przed zbyt silnym wzrostem kosztów własnych w razie mylnego obliczenia czasu normalnego, opracowałem dwa nowe systemy cykliczne, albo kołowe, z których drugi łączy ważniejsze zalety systemów Halseya, Rowana i Rotherta. Krzywa kosztów pracy przedstawiona w wykresie płacy i czasu (P, t) jest tu łukiem kołowym, zgadzającym się przy zaoszczędzeniu do 30% czasu normalnego z parabolą Rowana, przy końcu zaś z parabolą Rotherta, dzięki czemu daje w początkowym okresie tak silną zachętę jak sposób Rowana, przy końcu zaś odpowiada wymogom teoretycznym co do zmienności kosztów własnych P .

W I rozwiązaniu kołowym wykonywa się zwykły wykres P, t w ten sposób, że biera się czas normalny $T=I$ podzielony zwykle na 100 części, a całkowite wynagrodzenie P odpowiadające temu czasowi również równe jednostce o tej samej długości co T . Wówczas łuk ćwiartki koła, zatoczony z punktu T promieniem $r=P$, ogranicza koszty własne pracy dla różnych wartości czasu roboczego t .

Praktycznie lepszy przebieg linii kosztów i premji daje drugie rozwiązanie, przy którym środek łuku kołowego zatacza się z punktu o współrzędnych $x=12, y=-2$

wedle równania koła: $(x-a)^2 + (y-b)^2 = r^2$, względnie $(x-12)^2 + (y+2)^2 = r^2$.

Zalety tego rozwiązania są następujące: Łuk koła zgadza się aż do zaoszczędzenia 30% czasu normalnego z parabolą Rowana, następnie daje premje wyższe, niż Rowan, jak tego wymaga teoria t. zw. podniety; przy końcu zaś, mającym co prawda znaczenie tylko teoretyczne, zgadza się znowu z parabolą Rotherta.



Rys. 1.

Następnie podnoszę, że po obu stronach czasu normalnego, nawet w razie przypadkowego przekroczenia jego o 30% w górę, otrzymuje robotnik wynagrodzenie zbliżone do akordowego, co go zabezpiecza na wypadek zbyt skąpo wymierzonego czasu normalnego.

Linja kosztów da się bardzo łatwo i dokładnie wykreślić, bo jest łukiem kołowym, co ułatwia obliczenie tabeli premjowej i kontrolę wynagrodzeń przez robotników, kosztów własnych zaś przez kalkulatora.

W dziale tym wprowadzam wogóle jeden wykres spólny dla wszystkich możliwych wartości czasu T , przyjmując zawsze $T=I$, albo $T=100$ jednostek, chociaż czas ten posiada różne wartości liczebne.

Projekt przedmieścia ogrodowego w Gołęczynie pod Poznaniem dla Spółdzielni Osadniczej Kolejarzy.

Zasady wstępne. Wobec coraz większego rozrostu Poznania na zewnątrz od pasa zieleni należy położyć kres ciągle wzrastającemu a nieracjonalnemu zabudowaniu otwartej okolicy miasta.

Poszczególne dzielnice wielkiego miasta, do których i w przyszłości Gołęczyn, zbudowany na zasadzie miast ogrodowych, zaliczać się będzie, domagają się odpowiedniego uwzględnienia nie tylko co do szkół, kościołów, domów gminnych, lecz i co do utworzenia wolnych placów, szczególnie do zabaw dla dorosłych i dzieci, zabezpieczonych od ruchu przechodniego; dalej żądają te części miasta słusznie odrębnych czyteln i bibliotek ludowych, szpitali itp. Takim wymaganiom oraz higienicznym urządzeniom można w nowych osadach zasadniczo racjonalniej zadość uczynić, aniżeli to w istniejących miastach da się przeprowadzić.

W Gołęczynie niema być osobistej własności gruntu wskutek poparcia, udzielonego przez Zarząd kolejowy; inne stosunki prawne mają zająć miejsce stosunków hipotecznych, aby nie dopuścić do stałego podwyższania czynszów mieszkalnych. Praktyczne rozwiązanie kwestji mie-

szkaniowej przez sposób spółdzielczy jest właściwą formą samopomocy.

W nowej osadzie ma otrzymać każdy dom mieszkalny większy lub mniejszy obszar ogrodowy, umożliwiając uprawę jarzyn, co mogłoby ograniczyć spożywanie mięsa w mniej lub więcej dużym stopniu. Niesłychaną drożyzną środków żywności przypisać można niedostatecznej ich produkcji w stosunku do liczby ludności, lecz i handlowi pośredniczącemu. Dlatego dla średniej i uboższej klasy ludności musi stać się normą, wolną od tego podwyższania, własna uprawa roślinnych środków żywności. Przy urządzaniu więc nowych osad powinno się uwzględniać sprawę odżywiania, a nie tylko zasady budowlane, aby wytworzyć pewną niezależność od cen targowych, usuwających się zpod kontroli. Liche odżywianie się szerszych warstw ludności stanowi już obecnie czynnik ujemny w życiu społecznym i w zmniejszeniu się ludności. Na drodze urzędowej nie spowodowało ono dotąd żadnych środków zaradczych. Stąd trzeba pomóc sobie samemu.

A. Część inżyniersko-techniczna.

1. Wstęp. Sprawozdanie niniejsze opiera się na programie i na planie, a ma dać krótki pogląd na rozwiązanie zadania, oraz objaśnić tylko to, co z planu samego nie jest widoczne.

2. Ogólne połączenie przyszłego przedmieścia ogrodowego z miastem i sąsiednimi gminami. Teren zawiera 79 ha czyli 316 morgów i łączy się z Poznaniem głównie zapomocą kolei, wiodącej z głównego dworca kolejowego na północ ku Obornikom. Powinien także otrzymać łatwe połączenie z miastem i okolicznymi przedmieściami Poznania jak: Gołęczinem, Sołaczem, Winiarzami, zapomocą dróg. O ile te drogi nie są dotąd wskazane istniejącymi drogami polnymi, otaczającymi teren spółdzielni od północy i od wschodu, z których jedna wiedzie prosto ku folwarkowi Gołęcińskiemu, trzeba się będzie postarać o przeprowadzenie nowej drogi, która pójdzie od środka terenu wprost ku miastu i rozszczepiać się ma między fortami jeszcze na terenach Gołęcińskich na jedną odnogę ku Sołaczowi, a drugą ku środkowi Winiarz. Byłyby to późniejsze w przyszłym planie „wielkiego Poznania” główne drogi komunikacyjne i na ich wykształceniu powinnyby miastu zależeć. Do tych przewidywanych dróg stosuje się główna ulica komunikacyjna nowej osady, biegnąca prawie równolegle do kolei, a w kierunku głównego spadku warstw, opadających z północnego-wschodu ku południowi.

3. Środowisko i główny rozkład osady. Ta podłużna ulica komunikacyjna stanowi w osadzie kość pacierzową, około której grupuje się główny jej rynek wraz z ważniejszymi budynkami publicznymi.

Drugim środowiskiem będzie dworzec kolejowy. Do niego z początku zapewne co godzinę, a później co pół godziny wypuszczane będą z głównego dworca poznańskiego wozy motorowe.

Przy tem drugim środowisku założono plac dworcowy, z którego wychodzą trzy główne ulice, a to jedna prosto ku rynkowi i targowicy na przeciwległą stronę osady wiodąca, dwie przekątnie, a prócz tego dwie mniej ważne ulice, skierowane wzdłuż kolei.

4. Rozmiary ulic i placów. Te główne ulice, oraz ulice naokoło przyszłego kościoła otrzymają, jako komunikacyjne, większe szerokości od 11 do 14 m, zastosowane wszakże dla nieznacznego przewidywanego tu ruchu wozowego, ograniczającego się głównie na dowóz przedmiotów codziennego użytku, jak drzewa, węgla, mleka itp. Wszystkie inne ulice uważać należy za ulice mieszkaniowe, dla których wystarczają szerokości od 5 do 7 m, po części nawet bez osobnych chodników. Ogrodzenia działek mogą być z drzewa na betonowych podstawach o 0.9 m do 1.5 m wysokości. Tylko główne ulice mają otrzymać jezdnie brukowane o 5 m szerokości, chodniki zaś żwirem lub żużłami wysypane 1.5 do 3 m szerokości. Inne ulice mieszkaniowe lub ścieżki gospodarce 1.5 m szerokie między ogrodami mają być tylko wyszutrowane.

5. Zabudowanie osady. Placów publicznych jest w osadzie stosunkowo nie wiele, razem dziesięć, oznaczonych od I. do X. Pięć jest ważniejszych: I, II, III, IV i IX, na których z czasem mogą stanąć pomniki. Oprócz wspomnianych dwóch głównych placów, rynku i zajazdu dworcowego, jest na końcu ulicy dworcowej jeszcze przewidziana targowica na bydło, drób domowy itp., a niedaleko od niej, przy północnej ulicy obwodowej, mała rzeźnia; potrzebną jest ona tak długo, dopóki połączenie ściśle tego przedmieścia z gminą miasta Poznania nie nastąpi, co kilka lat potrwać może. Dalej są przy

obydwóch końcach osady przewidziane dwa niewielkie placzki o zwartem zabudowaniu, z których przeznaczają się jeden na południowej części, głównie na czas przed rozbudowaniem się osady i dla późniejszej aprowizacji części willowej, drugi zaś na północnej stronie po rozbudowaniu całej osady do aprowizacji tej części. Przy tych placzkach będą się mogli osiedlać mniejsi kupcy. Zresztą mają być wolne od zabudowania powierzchnie przeznaczone i to: jako place do gier dla młodzieży wewnątrz bloków, place tenisowe itp. Takich placów prywatnych do gier jest 27 w poszczególnych 55 blokach.

Cały teren jest przeznaczony wyłącznie na cele mieszkaniowe. Aby w nieodzowne przedmioty do prowadzenia gospodarstwa domowego zaopatrzyć się a wieczorami bez wyjazdu do Poznania w osadzie i zabić się można, przy rynku i placu dworcowym jest przewidziane zwarte zabudowanie z nieodzownymi sklepami, gospodami, warsztatami najważniejszych rzemieślników itp.

Sposób zabudowania ma być otwarty czyli luźny, lub grupowy, parterowy do 2¹/₂-piętrowy; tylko przy placach ma być zwarty o pełnem piętrze i częściowo wybudowanym poddaszu. Wskutek korzystnego skierowania do północno-południowego kierunku słońce do wszystkich ubikacji zaglądać powinno. Nowsze dochodzenia wykazały, że do dobrego oświetlenia parterowego domu wystarczają odległości przeciwnych frontów na 8.30 m. Z tych najmniejszych szerokości ma się tylko wyjątkowo i to przy innych sprzyjających okolicznościach korzystać, np. przy narożnikach większych pierzei domowych. Po większej części otrzymują zwykłe ulice mieszkaniowe między płotami 5 do 6 m szerokości, a w oddaleniu frontów najmniej 10 m, na najszerszej zaś ulicy komunikacyjnej 14 m.

Statut Spółdzielni powinien na zawsze ten teren obronić przed spekulacją i z tem połączeniem gęstem i wyższym zabudowaniem; wyklucza się więc zmniejszenie dostępu światła i powietrza do pomieszczeń i zwiększenie ruchu w osadzie. Stąd nie potrzeba wcale przewidywać na przyszłość rozszerzenia projektowanych ulic.

6. Ogólny rozkład osady. Od strony Poznania leży oznaczony kresko-kropkowaną linią trójkąt w I. rejonie najbliższego fortu; wobec tego nie będzie go wolno wcale zabudować, chyba drewnianymi szopami sportowymi. Stąd wynikło jego przeznaczenie na mały park osady, a tem samem pokryto we większej części żądanie oddania 15% terenu na zieleni publiczną. W tym parku założyć można odpowiednie dla osady urządzenia sportowe, składające się głównie z większego boiska. Na zewnątrz tego boiska można będzie z czasem pobrać w drzewie trybuny i najprostsze schroniska do przebiegania się. Teren nieco nierówny ma być wyrównany zwłaszcza dla głównego boiska. Poza tym placem sportowym pozostaje w trójkącie dość jeszcze miejsca dla kąpieli słoneczno-powietrznej, dla kilku boisk tenisowych i dla zadrzewienia i zieleni.

Na sąsiednim terenie, położonym między koleją a najbliższą ulicą przekątnią, przyjęto w projekcie luźne zabudowania większymi domkami zamożniejszych kolejarzy na parcelach, nie przenoszących wszakże normalnie obszaru jednej morgi. Wolno zakupić i więcej parcel pod ogród.

Do obrobienia atoli więcej niż 500 m² ogrodu donajmywać trzeba ludzi do pomocy, co podraża znacznie koszty utrzymania ogrodu, niepożądane nawet dla zamożniejszych urzędników.

W pobliżu trójkąta po stronie wschodniej głównej ulicy projektuje się więcej luźne zabudowania pojedyn-

czemi lub bliźniaczemi domkami we większych nad $\frac{1}{2}$ morgi ogrodach.

Dalsza część zabudowania terenu grupuje się naokoło wspomnianych już ulic, uliczek i placów w przeróżny sposób, ażeby wygląd osady nie przedstawiał się jednostajnie, a ogrodowy jej wygląd przez różnie rozdzieloną zielen oddziaływał na oko przechodnia przyjemnie.

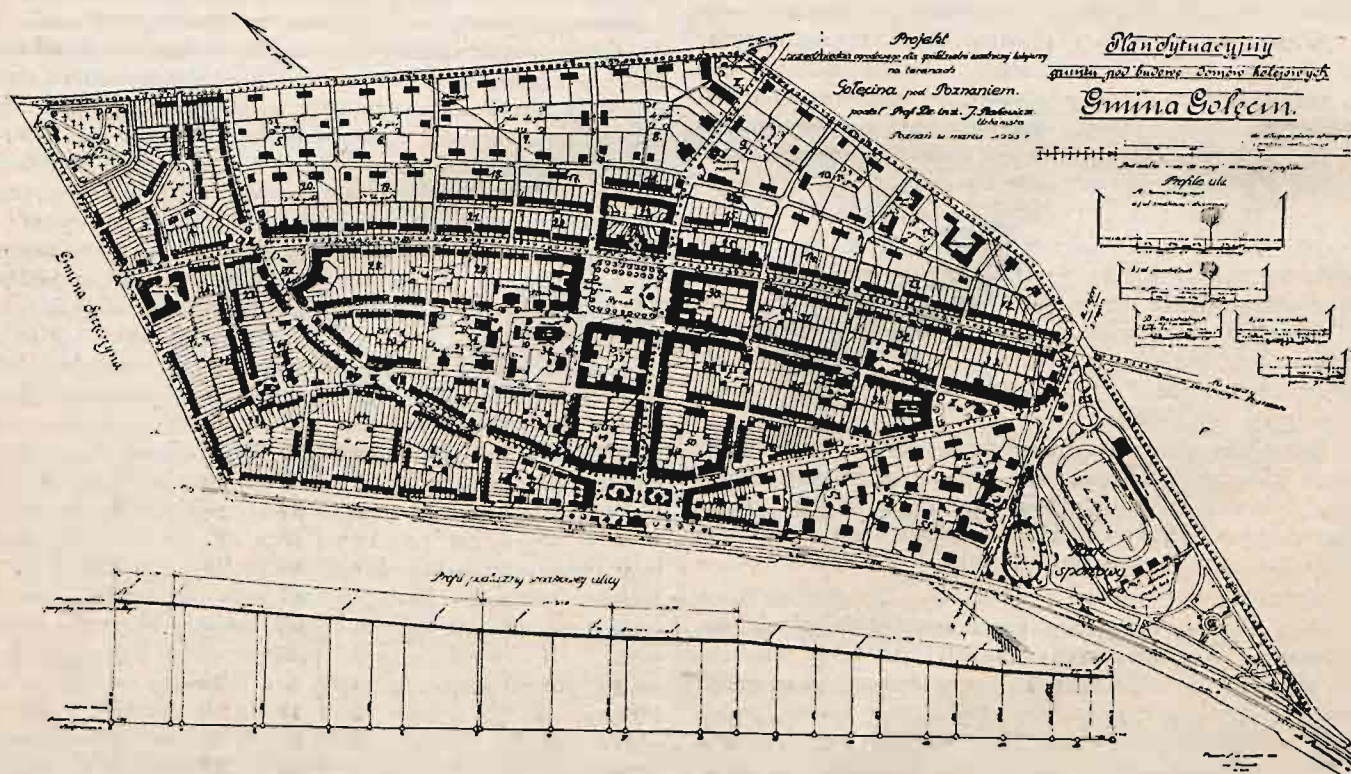
7. Urządzenie parku, ogrodów i zadrzewienie ulic i placów. Co do urządzenia parku i ogrodów domowych trzeba będzie zasięgać rady wypróbowanego architekta ogrodowego do udzielania specjalnie zawodowych wskazówek co do założenia całości oraz wyboru odpowiednich do podglebia drzew, jarzyn, traw i kwiatów, ażeby wszystko przedstawiało się jako harmonijnie rozczłonkowane i pod względem gospodarczym odpowiadało najdalej sięgającym wymaganiom.

Zadrzewienie ulic i placów ma się ograniczyć tylko do głównych ulic i to: kościelnej i 2 przekątnych, środkowej i dworcowej, po jednej stronie drzewkami ciętymi, ażeby domom nie zabierały światła, oraz do rynku i trzech

pobocznych ulic 70 Mp. i przy zapłótkach dróżki gospodarcze 5 Mp. Dziedzińce nie mają wogóle wcale być utwardzone.

9. Woda, gaz i elektryczność. Zaopatrzenie osady w wodę, gaz i elektryczność zależeć musi od układu z zarządem gminy m. Poznania. Dlatego rokowania o te urządzenia użyteczności publicznej należy jak najprędzej nawiązać, gdyż szczególnie od zapewnienia sobie dostarczenia wody założenie i rozwój przedmieścia ogrodowego zależy. W razie trudności ze strony gminy m. Poznania trzeba by jaknajprędzej przeprowadzić poszukiwania za wodą, zanim się przystąpi do jakiegokolwiek budowl.

10. Odwodnienie i kanalizacja. Cały teren przyszłego przedmieścia ogrodowego pochyla się od północnego-zachodu ku południowemu-wschodowi i jego powierzchnia odwadnia się ku rowowi w najniższym miejscu położonemu, gdzie po zachodniej stronie kolei na obcym gruncie leży większy dół, do którego w naturalny sposób spływa woda powierzchniowa z całego terenu i po-



stron placu dworcowego. Rzędy drzew wymagają powiększenia zbyt wąskiej szerokości ulic, światło i powietrze domom zabierają, prędkiemu wysychaniu powierzchni ulic stoją na przeszkodzie i za sobą pociągają wielkie koszty utrzymania. Ogółem wzięwszy, szablonowe traktowanie nie wywołuje artystycznego wrażenia. Wiele powabniejsze i pożyteczniejsze są drzewa owocowe w ogrodach lub pojedyncze drzewa na wybitnych miejscach placów, jak to w projekcie zaznaczono. W środku pomiędzy rzędami poszczególnych działek węższych urządzono do celów gospodarczych tak zw. u nas zapłótki na 1-50 m szerokie, wyszutrowane.

8. Konstrukcja nawierzchni ulicznej i placowej. Nawierzchnia ulic i placów ma otrzymać 18 cm pokład z 10 cm grubą żwirówką z granitu, podczas gdy chodniki tylko 10 cm grubo będą żwirem wysypane. Tak samo jak chodniki mają też być urządzone zapłótki. Przed wojną metr bieżący głównych ulic kosztowałby 120 Mp.,

woli wyparowuje. Ten system powierzchniowego odwodnienia ulic i placów zatrzymuje się z tem ulepszeniem, że ów rów zasypie się, a w ulicy, odgraniczającej park od zabudowań się mającej części, założy się kamionkowy lub cementowy rurociąg, którym odprowadzi się atmosferyczne opady do sadzawki, o rozmiarach 1 morgi w trójkącie parkowym. Na tej sadzawce można będzie zimową porą uprawiać sport łyżwiarski. Do dalszego odwodnienia niema chwilowo innego recypienta. System ten może chwilowo wystarczać, dopóki powierzchnia ogrodowa przeważa nad zabudowaną. Później, gdy tego gmina m. Poznania po wcieleniu Gołęcina do miasta żądać będzie i gdy system kanalizacyjny m. Poznania osiągnie Gołęcina, włączenie osady do kanalizacji będzie mogło nastąpić podług przyjętych w mieście zasad.

Jaki system usuwania odchodów i fekalii ma być w osadzie zastosowany, zależeć będzie od pertraktacji z magistratem m. Poznania. Na przedmieściach Poznania

stosuje się dotychczas system wywozowy, a więc i tu możnaby przyjąć gromadzenie odchodów w dołach z częściowym ich odcyszczaniem i odprowadzaniem ich do ogólnej odcyszczalni, którą na najniższym miejscu przy parku osady założyć będzie można. Zużywanie stałych części odchodów do użytku ogrodowego wyklucza się. Rozmiary tej osady są tak wielkie, żeby się opłacało aż do czasu złączenia Gołęcina z Poznaniem urządzić dla niej odrębną odcyszczalnię.

11. Wywóz śmieci i popiołu. Również co do wywozu śmieci i popiołu z realności będzie się ta osada musiała zasadniczo zastosować do przyjętego w m. Poznaniu sposobu.

B. Część architektoniczna.

1. Ogólne wytyczne. Przy urbanistycznym i architektonicznym rozwiązaniu zadania uważano na poniższe wytyczne. Dążyć o ile możliwości do uzyskania zwartych widoków placów i ulic wobec przerywanych pierzei ulic. Jako główne punkty do zorientowania się w rozkładzie osady służyć główne place: 1. rynek, 2. plac przeddworcowy, przy których staną najważniejsze budynki publiczne, jak dom gminny, kościół, dworzec, dom zajezdny itd., dalej 3. i 4. dwa place aprowizacyjne na obydwóch skrzydłach przedmieścia i 5. targowica. Poza temi placami należy inne budynki publiczne rozdzielić dość równomiernie po całym terenie jak: budynek Sokoła i mniejszą restaurację w pobliżu parku sportowego, tymczasową szkołę w pobliżu pierwszego placu aprowizacyjnego, główną zaś szkołę w spokojnym sąsiedztwie rynku i kościoła, ochronki dwie po obydwóch skrzydłach przedmieścia, małą rzeźnię w pobliżu targowicy, centralę dla przemysłu domowego na końcu przedmieścia tuż przy jego głównej ulicy itd.

Rozdzielono dalej równomiernie pojedyncze domy, dwojaki i trojaki od zwartej większej ilości domków, wszędzie przy obfitem uwzględnieniu zieleni. Przy takim rozdzieleniu zamożniejszej klasy ludności od mniej zamożnej, każdy w odpowiadającym sobie otoczeniu będzie mógł się czuć swobodnym.

Przy późniejszym planowaniu architektonicznym należy prócz osobnych życzeń obmyśleć kilka typów domów, które mogą i powinny się wielokrotnie powtarzać.

Dom rządowy jest najtańszym, gdyż same szczyty wspólne pociągają za sobą znaczną oszczędność, a do tego dochodzi oszczędność na opale przez zmniejszenie ścian wolnych. Rozmiary ogrodów względnie wielkości działek są dostosowane do tego, aby je mogli właściciele sami obrobić. Najmniejsze mają 100 m², większa część 150 m², a należące do pojedynczych domków lub dwojaków 450 m², do 1250 m². Rozumie się, że zabudowanie wielkiej ilości 1069 działek, jak to z wykazu bloków i działek widoczna, długie lata ciągnąć się będzie. Można więc będzie w tyle położone działki wydzierżawiać pod uprawę ziemniaków lub Schreberowskie ogródki takim kolejarzom, którzy jeszcze do budowy przystąpić nie mogą.

2. Typy domów. Najmniejszy I. typ domku o trzech pokojach dałby się już pomieścić na szerokości frontu o 4·80 m i głębokości 9·0 m; zawierałby w przyziemiu 1 pokój połączony z mieszkalną kuchnią, a obok komórka, gdzie spłóczka, wanna do kąpieli i pralnia, dalej zawierałby sionkę ze schodami na górę i do piwnicy, ustęp i werandę od ogrodu; na piętrze 1 pokój sypialny większy dla rodziców, zwrócony ku ulicy, a drugi mniejszy dla dzieci, zwrócony na ogród, w razie potrzeby możnaby na strychu jeszcze jeden alkierz dla dzieci urzą-

dzić. Zabudowana płaszczyzna 33·6 m², z powierzchnią zamieszkalną 47·40 m².

II. typ podobny z 4 nieco obszerniejszymi pokojami i wygodniej urządzony wymaga powierzchni 5·60 m szerokiej i 6·50 m głębokiej, a więc zabudowanej 36 m², a zamieszkalnej 61·70 m² i wystarcza dla rodziny z 7 głów się składającej.

III. typ domu rządowego o 3 obszerniejszych pokojach z alkierzem sypialnym dla dzieci na strychu, z oddzielną kuchnią i 2 sionkami od ulicy i od ogrodu dałby się jako dom rządowy na płaszczyźnie 6·0 m szerokiej a 7 m głębokiej, a więc na 42·0 m² z płaszczyzną zamieszkalną 70·0 m² także dla rodziny z 7 głów się składającej urządzić.

IV. typ domu obszerniejszego o 5 pokojach z alkierzem i oddzielną kuchnią, spiżarnią obok i spłóczką, z 2 pokojami w przyziemiu, a 3 pokojami i łazienką na piętrze i alkierzem na strychu, nadający się dla liczniejszej rodziny, składającej się z 6 głów i 1 służącej, odpowiedni dla połączonych szczytem dwojaków wolnostojących, możnaby zbudować na powierzchni 8·8 m szerokiej i 7·0 m głębokiej, więc na 61·6 m², z powierzchnią zamieszkalną 94·0 m².

Wykaz działek w poszczególnych blokach.

Liczba bloków	Ilość działek			Liczba bloków	Ilość działek		
	małych	średnich	≥ półmorgowych		małych	średnich	≥ półmorgowych
1	34	—	—		261	62	107
2	35	1	—	29	23	7	2
3	18	1	—	30	8	9	1
4	14	2	—	31	26	—	—
5	—	—	10	32	23	—	1
6	—	—	10	33	14	10	—
7	—	—	17	34	14	3	—
8	—	4	14	35	27	—	1
9	—	—	9	36	23	5	—
10	—	—	7	37	—	16	—
11	—	—	6	38	—	4	2
12	11	3	2	39	—	2	2
13	12	2	3	40	26	4	—
14	11	—	4	41	28	5	—
15	1	—	2	42	26	1	—
16	9	2	—	43	39	3	—
17	10	—	2	44	45	2	—
18	10	—	2	45	15	4	—
19	8	3	5	46	27	5	—
20	3	5	5	47	20	3	—
21	10	—	—	48	14	14	—
22	10	6	—	49	20	5	—
23	2	6	—	50	22	4	1
24	2	2	3	51	17	5	—
25	—	7	1	52	18	9	—
26	17	—	1	53	—	—	11
27	14	14	—	54	—	—	14
28	30	4	4	55	—	—	9
261					736	182	151
					+ 182		
					151		

Razem jest 1069 działek

Zewnętrzny wygląd domów powinien być skromny.

Poza temi typami domów stanąć powinny: 1. przy rynku: a) z budynków publicznych dom gminny (mały

ratusz) z kasą oszczędności, większy konsum; b) a z prywatnych domów większa gospoda, dom z apteką, dom ze składem kolonialnym, dom ze składem sukna i konfekcjami, dom księgarza itp.

2. przy pierwszym placu aprowizacyjnym: a) z budynków publicznych: dom ludowy z główną czytelnią publiczną, łaźnia natryskowa, konsum urzędników, tymczasowa szkoła powszechna z osobnym domem dla nauczycieli, dalej przy rynku kaplica z możliwością jej rozbudowania na kościół parafialny z domkiem dla wikarego, a miejscem do pobudowania później plebanji przy kościele i domkami dla organisty i sług kościelnych. Dalej w pobliżu dworca schronisko dla samotnych; stacja straży pożarnej na wschód rynku; b) z domów prywatnych: dom lekarza, rzecznika i notariusza, budowniczego, inżyniera, mierniczego, komisarza obwodowego itd., domy dla rzemieślników jak: piekarzy, rzeźników, szewców, krawców, stolarzy, ślusarzy i kowali, itp.

Rozumie się, że w takie szczegóły nie może się poglądowy plan zabudowania zapuszczać; pozostawia się to tylko późniejszym rozważaniom. Natomiast więcej potrzebne są wskazówki co do następujących zakładów:

3. zdala od rynku: do tymczasowego użytku osady mała rzeźnia w pobliżu targowicy, dalej lazaret gminny (polegający z początku na jednym baraku, z zarezerwowanym miejscem do późniejszego normalnego rozbudowania), na skraju gruntu przytułek dla nieuleczalnych i starców kolejarzy i wdów po kolejarzach, ochronki dla dzieci przedszkolnych, żłóbek dla niemowląt, półkolonja wakacyjna, wreszcie na samym końcu osady cmentarz z kaplicą przedpogrzebową i domkiem grabarza, wreszcie na samym końcu ulicy środkowej centrala dla przemysłu domowego jak: kilimkarstwa, pończosznictwa, zabawkarstwa i t. p.

Poza zabudowaniem luźnem może też na przyległych do parku działkach rozłączonych uliczką stanąć później dom dla Sokoła z większą salą gimnastyczną do ćwiczeń podczas niepogody, a z drugiej strony ulicy mała gospoda z mleczarnią. Rozumie się, że projekty będą wykonywane przez różnych architektów, pożądanym jest jednak, aby celem zharmonizowania w całość ogólna dyrektywa pozostawała w ręku jednego urbanisty, umocowanego przez Spółdzielnię do nadzoru.

Od zabudowania osobnymi domkami do zabudowania grupowego powinny być przejścia łagodne, tak samo też od grupowego do pustych pól, jak to na kilkudziesięciu półmorgowych działkach na północno-wschodniej części autor planu starał się przedstawić. Z takich większych działek możnaby w razie potrzeby wykroić przynajmniej poczwórną ilość mniejszych działek, tak żeby ilość ich ogólna osiągnąć mogła aż 2000.

W końcu zwraca się jeszcze uwagę na systematyczne rozłożenie 26 wewnętrznych przeróżnych placów do zabaw wśród 55 bloków, i to nie tylko dla dzieci, lecz i dla dorosłych jak np. do gry w tenisa wśród bloków, przeznaczonych dla wyższych urzędników kolejowych.

C. Wskazówki co do przyszłej ustawy budowlanej.

Wskazówki co do przyszłej ustawy budowlanej będzie musiała Spółdzielnia ustalić z gminą m. Poznania na podstawie już wydanych przepisów dla zabudowania przedmieścia ogrodowego Hellerau, oddalonego o 4 km od środka miasta Drezna, i innych wzorowych ustaw.

Taka ustawa budowlana tworzyć ma ściśle określenie i uzupełnienie planu pod względem artystycznym,

społecznym i zdrowotnym i zawierać rozdziały, odnoszące się do: I. ogólnego rozkładu, II. przestrzeni komunikacyjnych, III. przepisów budowlanych dla poszczególnych stref budowlanych: a) dzielnic małych domków, b) dzielnicy dworkowej, c) urządzeń dobroczynności i zdrowotności publicznej, d) urządzeń fabrycznych, e) postanowień wspólnych; IV. końcowych postanowień i V. statutu przedmieścia oraz statutów komisji budowlanej i artystycznej.

D. Ilość mieszkańców.

Przy podobnym zabudowaniu, jak projektowane, zwykło się liczyć przeciętnie na 1 ha po 50 do 100 mieszkańców. Wypadłoby przeto tutaj najmniej $(79 : 50 =)$ 3950 mieszkańców, lub po zupełnym zabudowaniu, odliczywszy 20% terenu na zielen publiczną, place do gier i t. p. $(79 - \frac{20}{100} : 79 = 63.2$ ha, zatem $63.2 \times 100 =$) 6320 mieszkańców. Działek różnej wielkości jest 1069, a gdy na każdej z nich przyjmie się przynajmniej po 5—6 mieszkańców otrzymamy 5340 do 6414 czyli okragło 7000 mieszkańców, co by odpowiadało poprzedniemu wyliczeniu.

E. Stacja kolejowa.

Obok istniejącej stacji Strzeszynka o około 1 km oddalonej, wypadnie tu urządzić przystanek kolejowy, który przeważnie na pokonanie równomiernego ruchu osobowego zakroić należy. Rozbuduje się on z czasem podług wzrastających potrzeb, ale zaraz trzeba by w nim przewidzieć wszystkie nieodzowne urządzenia nowoczesne, jak np. tunel z głównego peronu do drugiego peronu osobowego, ażeby pociągi, przechodzące z Obornik do Poznania, tylko wyjątkowo na stacji Gołeciu zatrzymywać się potrzebowwały. W przeciwnym kierunku wobec później co pół godziny kursujących wozów motorowych między głównym dworcem a Gołecinem nie potrzebują pociągi normalne wcale się tu zatrzymywać. Ze względu na wykonanie różnych budowli i materiałów do nich dostarczanych będzie musiał obok podwójnych torów być założony tor magazynowy do odstawiania wozów na ślepe tory, a później do przepuszczania normalnych pociągów osobny tor do wymijania.

Budynek stacyjny może być z początku mały. W nim znajdzie umieszczenie urzędowe biuro budowlane; obok ustęp.

F. Co dalej?

Plan poglądowy nie wyklucza innych rozwiązań, poprawek i uzupełnień. Na razie plan i sprawozdanie należy powielić, ażeby je można równocześnie celem przyspieszenia akcji przedłożyć władzom: Dyrekcji kolejowej celem urzędzenia przystanku kolejowego i wystarania się o fundusze rządowe, Starostwu i Województwu Poznańskiemu celem uzyskania konsensu osadniczego, wreszcie Magistratowi Poznańskiemu, jako przyszłemu gospodarzowi terenu, który w najbliższym czasie ma być wcielony do zakresu „wielkiego Poznania“. Dopiero po uzyskaniu konsensu osadniczego i zapewnieniu sobie współdziałania Gminy m. Poznania oraz wybadania jej żądań co do wody, kanalizacji, elektryczności, gazu itd. można będzie przystąpić do dalszych prac. Rozpadną się one na kilka perjdów, które poprzedzić musi budowa przystanku kolejowego.

W I. perjodzie zabudowanie naokoło placu I., położonego między blokami 33, 34 i 54 z domem ludowym i konsumem, z szkołą tymczasową, łaźnią natryskową, ochronką, lazaretem przejściowym.

II. perjod obejmowałby już zabudowanie naokoło rynku z budynkami publicznymi.

Wreszcie III. perjod po wielu latach obejmowałby zabudowanie dalsze i zabudowanie naokoło VIII. placu między blokami 20, 27 i 28. Rozumie się, iż wśród tego musiałyby niektóre zakłady publiczne jak: straż pożarna, targowica, rzeźnia, cmentarz itp., o ile się okaże ich nagła potrzeba, być na oznaczonych dla nich w przybliżeniu miejscach założone i oddane do użytku publicznego.

Załączony plan daje tylko pogląd na całość; do szczegółowego przeprowadzenia uwidocznionych w nim zamysłów będzie ten plan musiał być we większej podziale, 1:1000 lub 1:500, jeszcze raz sekcjami opracowany. Pertraktacje z przyszłymi nabywcami gruntów na prawie budowy przeprowadzają miernicy po wytyczeniu głównych ulic i placów.

Projektów do zabudowania nabytych realności dostarczyliby interesantom różni architekci podług ogólnych wskazówek Zarządu Spółdzielni. Wskazówki, jak to będzie można przeprowadzić, udzielić będą mogły projekty uczniowskie, opracowane ogólnie pod nadzorem profesorów w Państwowej Szkole Budowniczej w Poznaniu. W przyszłości w tej samej szkole będą mogły być jeszcze dokładniejsze projekty opracowane.

G. Zakończenie.

Jak z powyższego przedstawienia wynika postanowiono tu dopiero pierwszy, ale już stanowczy krok do urzeczywistnienia idei tego pierwszego w Wielkopolsce przedmiotu ogrodowego.

Poznań, d. 8. III. 1923 r.

Dr. Jan Rakowicz, urbanista.

Wiadomości z literatury technicznej.

Ulice.

— **Ruch samochodowy** tak spotężniał w wielu miastach zagranicznych, że pojawiają się pomysły przeznaczenia niektórych ulic wyłącznie dla niego. A wtedy zachodzi pytanie, czy taka wyłączność jest uzasadniona czyli, jaka chyżość jazdy jest najkorzystniejsza, przy której przez pasmo jedno np. 2.5 m szer. przejedzie w godzinie największa ilość pojazdów samochodowych. Zagadnienie to rozważał Herbert S. Swan w *Eng. News-Record* (1923, luty), wychodząc z założenia, żeby odstęp między jednym pojazdem a drugim był tak wielki, aby w razie nieoczekiwanego, nagłego zatrzymania się pojazdu pierwszego następny miał przestrzeń wolną na bezpieczne zahamowanie. Otóż długość tej wolnej przestrzeni zależy od szybkości jazdy, rodzaju i stanu nawierzchni jezdni i pochylenia podłużnego ulicy.

Teoretyczne te rozważania wykazały, że przez jedno pasmo przejedzie w godzinie największa ilość samochodów przy chyżości jazdy stosunkowo niskiej, bo 16 km/godz. A że chyżość pojazdów zaprzęgowych szybkich wynosi około 10 km/godz. zamknięcie pewnych ulic wyłącznie dla samochodów, nie przyniosłoby pożądanego odciążenia (*Génie civil* 1923, I, 356).

Nawiązując do powyższej rozprawki, rozważa inż. Morin G. (*Génie civil* 1923, I, 528), jaka chyżość jazdy samochodów jest najodpowiedniejszą, aby przechodnie, czy to pojedynczo, czy grupami, mogli bezpiecznie przechodzić z jednej strony jezdni na drugą między przejazdem dwóch za sobą jadących samochodów. Dochodzi i on do wniosku, że tą chyżością jest 16 km/godz., względnie najwyższej 18 km/godz.

Chyżość przeto jazdy samochodów w ulicach bardzo ruchliwych winna być normowaną mniej więcej najwyższej na 16 km/godz.

Artur Kühnel.

Koleje żelazne.

— **Koleje żelazne Polski w obcym oświeceniu.** *Czasopismo Związku Niemieckich Zarządów Kolejowych* (r. 1923, zeszyt 3) zamieszcza dość zjadliwie napisany artykuł o kolejach Polski, który zaraz powtórzyło *Czasopismo Stowarzyszenia Niemieckich Inżynierów* (1923, z. 17), skąd przejdzie on zapewne do pism innych narodów.

By wiedzieć, co o nas pisze obcy, powtarzam rzecz w streszczeniu:

Sieć dróg żelaznych Polski obejmuje 15.665 km, z czego 6061 jest dwutorowych. Najsłabszą stosunkowo jest ona w przemysłowo bogatej części kraju, prawie w środku państwa z Łodzi do Dąbrowy. Z tego powodu jeszcze w r. 1919 zdecydowano potrzebę budowy wielu nowych linii, z których połączenie Kutna ze Strzałkowem jest na ukończeniu. Przebudowa węzła warszawskiego jest pilna, projektuje się czterotorową linię Lwów-Gdańsk i budowę drogi o rosyjskim prześwicie z Warszawy do rosyjskiej granicy, biegnącej obok istniejącego normalno-torowego połączenia.

Istnieją zatem wielkie plany, ale środków do zrealizowania takowych niema napewno.

Zarząd polskich kolei cierpi na jednolitości i dotąd niezdolano go ujednolitać. Ośm dyrekcyj kolejowych pracuje jeszcze dotąd jak przedtem, gdy one były austriackimi, niemieckimi i rosyjskimi. Tylko w Wilnie istnieje organizacja, ustalona przez polskie Ministerstwo Kolejowe.

Wielkie niedostatki istnieją w taborze, a własne fabryki nie są w stanie je uzupełnić. W r. 1920 zamówiono za granicą 265 parowozów i 4750 wagonów, z tego największą część, gdyż 4700 trzydziestotonowych wagonów w Ameryce. W Polsce samej zamówiono 1200 parowozów i 78.000 wagonów, które mają być dostarczone w jedynastu latach.

Z końcem roku 1921 liczył tabor: 4147 parowozów, 8861 wagonów osobowych i 85.826 wagonów towarowych. Ilość ta dla istniejącego ruchu i długości sieci jest bardzo niewystarczająca.

Ilość parowozów wzrosła z r. 1919 do końca 1920 o 33%, wozów osobowych o 71%, towarowych o 60%, natomiast wzrosło zapotrzebowanie wydajności parowozów o 53%, wagonów osobowych o 54%, towarowych o 93%, gdy długość sieci wzrosła o 98%.

Dziennie przewożona ilość towarów wynosiła w r. 1920 68.000 tonn i wzrosła z początkiem r. 1921 do 84.000 tonn, w czym przeważa węgiel. Dostarczanie węgla dla parowozów utykało pod wielu względami mimo obfitości tego materiału we własnej ziemi. W pierwszych ośmiu miesiącach 1921 r. dostarczono na ten cel zamiast potrzebnych 3.6 milionów tonn tylko 2.5 mil. tonn, zapasów nie było żadnych.

1 października 1920 r. było na polskich kolejach zatrudnionych 170.000 urzędników i robotników, z czego przypadało 34% na służbę drogową, 35% ruchową, 29% trakcyjne, a 2% na inne działy służbowe. Od tego czasu nastąpiła znaczna redukcja. Do końca r. 1921 wydano 3000 pracowników, a w r. 1922 miało usunąć