

WANDA REWIŃSKA

*Rozmieszczenie miast i miasteczek
w północno-wschodniej Polsce*

*La repartition des villes et des bourgs dans
le NE de la Pologne.*

WARSZAWA

ODBITKA Z TOMU XVIII PRZEGLĄDU GEOGRAFICZNEGO
1939

Udost. się
na miejscu

Komputer:



201907

02



D-166/90

WANDA REWIENSKA

Rozmieszczenie miast i miasteczek w północno-wschodniej Polsce

(La repartition des villes et des bourgs dans le NE de la Pologne)

Wstęp. Chaotyczne i przypadkowe na pierwszy rzut oka rozmieszczenie miast i miasteczek w północno-wschodniej Polsce w rzeczywistości posiada swoje logiczne uzasadnienie. Cały szereg czynników natury fizycznej i społecznej wpłynął na ich taką, a nie inną lokalizację. W pierwszym rzędzie wymienić tu należy ukształtowanie powierzchni, następnie układ sieci hydrograficznej, dalej przebieg wielkich tras kołowych i dróg kolejowych i wreszcie zaludnienie kraju.

Rozmieszczenie miast i miasteczek na omawianym terenie tu i ówdzie da się ująć w ramy pewnego geometrycznego schematu, czasem, wyłamując się spod wszelkich reguł liniowych, posiada ono charakter rojowiska, skupionego dookoła jakiegoś większego centrum, czy też, co się częściej zdarza, na jakimś obszarze, wyposażonym z tych czy innych względów w specjalnie korzystne walory osadnicze.

Związek pomiędzy rozmieszczeniem miast i miasteczek a ukształtowaniem powierzchni. Terytorium północno-wschodniej Polski posiada dość urozmaicone ukształtowanie powierzchni. Mamy tu do czynienia z całym szeregiem wzniesień dyluwialnych, obfitujących w najróżnorodniejsze formy akumulacji lodowcowej, pomiędzy którymi zalegają płaskie i szerokie obniżenia.

Centrum kraju zajmuje długi wał oszmiański, ciągnący się od Wilna w kierunku południowo-wschodnim w stronę Mińska, złożony z kopulastych wałów i grzęd, rozgraniczonych wcięciami erozyjnymi. Na północ od wału oszmiańskiego leży wyżyna narocka, z olbrzymim jeziorem tejże nazwy pośrodku. Do wyżyny narockiej od północnego zachodu dotyka



pojezierze święciańskie, które dalej na północ, w pobliżu granicy łotewskiej, przechodzi w pojezierze brastawskie. Na południe od wału oszmiańskiego rozsiadła się seria wzniesień dyluwialnych: mamy więc tu wyżynę nowogrodzką wraz z jej odgałęzieniem nieświeskim, następnie wyżynę wołkowyską i wreszcie — grodzieńską. Należy zaznaczyć, iż z wymienionych trzech wyżyn jedynie nowogrodzka w całości leży na omawianym terytorium; dwie pozostałe wchodzą na nie tylko częściowo. Wyżyny: nowogrodzka, wołkowyska i grodzieńska posiadają charakter falisty, są one, podobnie jak wał oszmiański, zbudowane z licznych garbów, utworzonych przez procesy akumulacyjne skandynawskiego lądolodu, oraz przez późniejszą działalność erozyjną rzek i potoków.

Pomiędzy wałem oszmiańskim i wyżyną wołkowyską leży jeszcze płyta lidzka. Jest to kraj o płaskim horyzoncie, z licznymi śladami dawnych jezior i rynien odpływowych. Płyta lidzka została w sposób bardzo intensywny zdenudowana i rozmyta przez wody topnieniowe ostatniego lodowca.

Obniżenia między wyżynami, a więc depresja środkowego Niemna, depresja Wilii i depresja Dżisny, nazywana czasem Polesiem Wileńskim, mają mniej więcej jednolity charakter. Przedstawiają się one w formie obszarów prawie idealnie wyrównanych, obfitujących w bagna i mokradła. Tu i ówdzie dają się zauważyć w tych depresjach drobne deniwelacje terenu, wytworzone przez bezładnie rozrzucone wzgórza wydmowe.

Wyżyny dyluwialne są to przeważnie obszary rolnicze. Rozwojowi rolnictwa sprzyjały tu lepsze gleby, jak szczytówki lekkie i mocne oraz różnego rodzaju bielice, które wykształciły się na podłożu glin morenowych. Wyżyny zostały już dość dawno wylesione i zamienione na znacznych przestrzeniach na pola uprawne. Tak więc w powiatach oszmiańskim i mołodeckim, położonych prawie w całości na wale oszmiańskim, grunta orne zajmują 50.4% i 47.5% ogólnej powierzchni, w powiecie nowogrodzkim, położonym w całości na wyżynie nowogrodzkiej, 53.1% itd. Depresje — odwrotnie — zasłane przez mady, mokradła, piaski wydmowe i podmokłe sapy mało nadają się do uprawy: dominują tu pastwiska, nieużytki i przede wszystkim lasy, ciągnące się nieraz na bardzo dużych przestrzeniach. Tak więc w powiecie postawskim, w skład którego wchodzi znaczna część depresji środkowej Wilii, grunta orne wynoszą tylko 30.7% ogólnej powierzchni, w powiecie wołyńskim, w skład którego wchodzi obszar położony w depresji środkowego Niemna, grunta orne wynoszą tylko 33.3% ogólnej powierzchni itd. (14).

Odmienność charakteru wyżyn i depresji, wynikająca z ich odmiennych warunków naturalnych, wywarł swój wpływ na rozmieszczenie osadnictwa. Osiedla wiejskie a za ich przykładem i miejskie skupiają się przede wszystkim w okolicach wyżynnych. W depresjach miasta i miasteczka są rzadkie. Czasem spotykamy je nad brzegami rzek, nadających się do nawigacji, gdzie noszą one charakter ośrodków portowych. Do kategorii takich portów rzecznych należą na przykład Delatycze i Mikołajów, położone w depresji środkowego Niemna, do tej samej kategorii mogą być zaliczone częściowo Koziany i Szarkowszczyzna, położone w depresji Dżisny. Ongiś rzeką Dżisną, jak pisze H e d e m a n n (24), ludność z drzewem, futrami, woskiem i miodem ciągnęła ku Dżwinie. Nawiasem zaznaczyć należy, iż na rozmieszczenie miast i miasteczek w depresji Dżisny, bezpośrednio nad rzeką główną, obok ruchu handlowego wpłynęły jeszcze inne okoliczności. Wąski pas, ciągnący się nad Dżisną, zdrenowany przez rzekę jest osuszony; w pewnym oddaleniu od niej występują rozległe trudno dostępne bagniska, zupełnie nie nadające się do celów osadniczych. W bezpośrednim sąsiedztwie arterii wodnej skupiły się więc z konieczności zarówno osiedla wiejskie, jak i osiedla miejskie.

W depresji środkowej Wilii, pomiędzy wałem oszmiańskim i wyżyną narocką, osiedli miejskich brak. Z wyjątkiem jednego, jednego Wostomia, małego skupienia o charakterze nieomal całkowicie wiejskim, więcej miast ani miasteczek tu nie spotykamy.

Rozmieszczenie osiedli miejskich w okolicach wyżynnych bywa dwojakie. Grupują się one bądź na peryferiach tych wyżyn, ciągnąc się długimi liniami na ich krawędziach, bądź też — odwrotnie — gnieźdzą się w częściach centralnych. Rozmieszczenie na peryferiach wyżyn, ponad depresjami, to znaczy na pograniczu dwu jednostek morfologicznych, posiadających odrębny charakter gospodarczy, jest bardzo korzystne dla osadnictwa miejskiego. Tego rodzaju linie kontaktów, nazywane przez Ch o l n o k y'ego (19) liniami targowiskowymi (market-line), są powszechnie wykorzystywane przez miasta i miasteczka. Na terytorium północno-wschodniej Polski wymienione położenie mają na przykład takie skupienia miejskie, jak Kraśne, Lebedziewo, Markowo, Bienica, ciągnące się wzdłuż północnej krawędzi wału oszmiańskiego, zawieszonych nad depresją środkową Wilii; Zdzieciół, Wsielub, Niechniewicze, Korelicze, położone na północnej krawędzi wyżyny nowogrodzkiej; Ostryna, Sobakińce, Nowy Dwór i Zabłot, położone na zachodniej krawędzi wyżyny lidzkiej itd.

W centralnych partiach wyżyn osiedla miejskie pozornie są rozmieszczone w sposób dość bezładny, bliższa analiza wykazuje jednak, iż

i tu mają one swoje uprzywilejowane linie osiadania, wytknięte przez ukształtowanie terenu. Miasta i miasteczka chętnie grupują się w miejscach przecięcia obszarów wyżynnych przez szerokie obniżenia, odgałę-

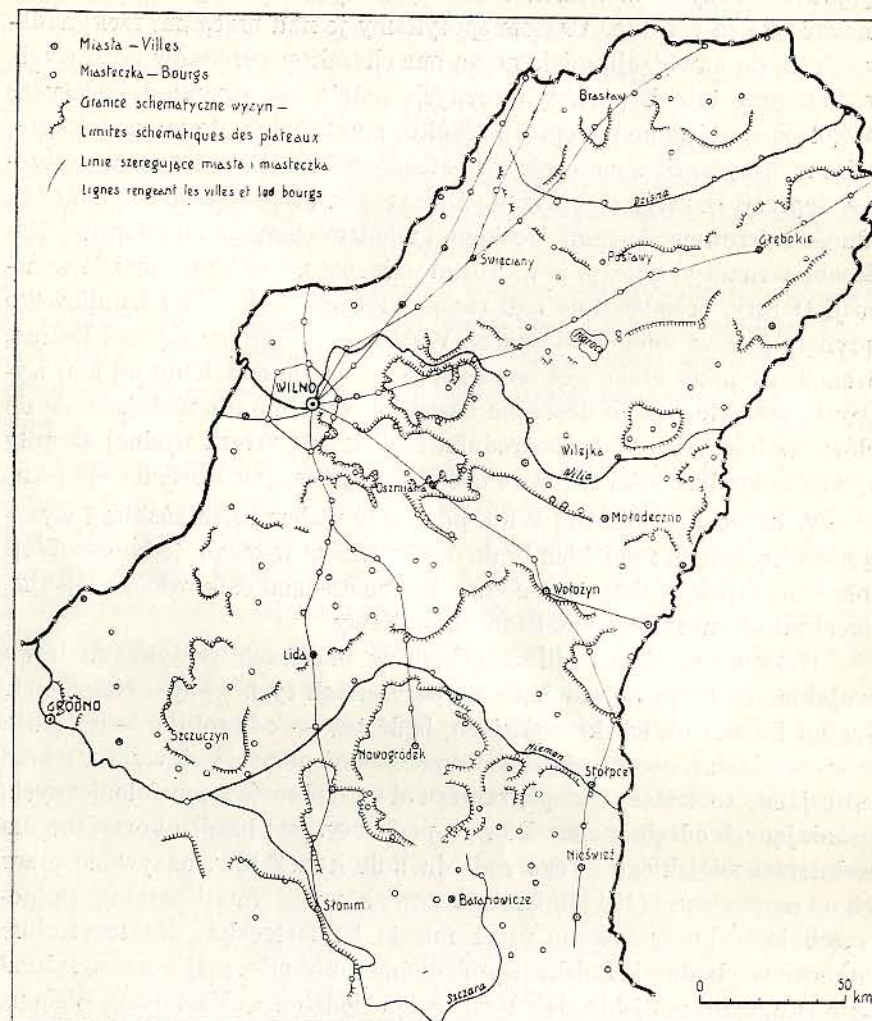


Fig. 1. Rozmieszczenie miast i miasteczek.
La repartition des villes et des bourgs.

zienia depresji, które nieraz te wyżyny rozrywają na kilka części. Tak na przykład w miejscu szerokiego rozcięcia wału oszmiańskiego przez zatokę otwartą w kierunku depresji środkowej Wilii, sformowały się

takie osiedla miejskie jak Żuprany, Oszmiana, Grauzyszki; wzdłuż innego przecięcia, od strony bagnistej doliny Mereczanki, mamy miasteczka Turgiele i Taboryszki; w miejscu głębokiego przecięcia wyżyny nowogrodzkiej, przez obniżenie otwarte w stronę depresji środkowego Niemna, wyrosły takie miasteczka jak Dworzec, Mołczadź itd. Tego rodzaju rozmieszczenie wynika oczywiście z tendencji zbliżania się do wód otwartych; poważną rolę odgrywają tu również momenty komunikacyjne. Przecięcia obszarów wyżynnych, to znaczy te szerokie doliny erozyjne, wykorzystują tu i ówdzie na całej ich długości kołowe arterie ruchu.

Znaczenie miast i miasteczek, położonych na peryferiach wyżyn i w ich wnętrzu, jest nierównorzędne. Pierwsze, jakkolwiek nieraz doszły do dość dużych rozmiarów, zdobywając, jak na stosunki panujące w północno-wschodniej Polsce, dość znaczną ilość mieszkańców, nie posiadają cech ośrodków regionalnych, wiążących to czy inne terytorium w pewną jednolitą całość. Rolę takich ośrodków pełniły i pełnią zazwyczaj miasta sytuowane w centralnych częściach obszarów wyżynnych. Zjawisko to posiada swoje uzasadnienie. Miasta położone na peryferiach wyżyn znajdują się jednocześnie na peryferiach gęściej zamieszkałych regionów rolniczych, a co za tym idzie, ich sytuacja jest niekorzystna w sensie komunikacyjnym, są one dla wielu mieszkańców obszaru rolniczego zbyt daleko położone. Odwrotnie — miasta tkwiące w centrum wyżyn znajdują się jednocześnie w centrum największego skupienia ludności, dojazd do nich dla wszystkich mieszkańców okolicznych jest znacznie bardziej ułatwiony. Ta właśnie większa lub mniejsza dostępność odgrywała, jak sądzimy, poważną rolę w historii formowania się ośrodków regionalnych w kraju. Dla potwierdzenia słuszności powyższych wywodów, pozwolimy sobie zacytować kilka przykładów. Na wyżynie nowogrodzkiej dominujące stanowisko zdobywa centralnie położony Nowogródek kosztem peryferycznie położonego Zdzieciola; na pojezierzu brasławskim dominujące znaczenie zdobywa Brasław, podporządkowując sobie większą od siebie, leżącą na peryferiach Drużę; na wale oszmiańskim dominujące znaczenie zdobywa centralnie położona Oszmiana, podporządkowując sobie większe od siebie skupienie miejskie położone na peryferiach, a mianowicie Smorgonie itd. Spod powyższej reguły wyłamują się jedynie dwa główne ośrodki miejskie w północno-wschodniej Polsce, a mianowicie Grodno i Wilno. Grodno rozsiadło się na krawędzi wyżyny grodzieńskiej, Wilno na peryferiach wału oszmiańskiego. To odmienne położenie obu wymienionych miast, to nie liczenie się z korzyściami płynącymi z lokalnych warunków terenowych i populacyjnych, wynika z ich większej roli i znaczenia w kraju. Wilno i Gro-

dno są to duże zbiorowiska miejskie o szerokim zasięgu wpływów, które nie mogą być porównywane z ośrodkami drobnych regionów, z miastami tego typu co Oszmiana, Święciany czy Brasław. Historia ich powstania i rozwoju, możliwość opanowania dużych obszarów na omawianym terytorium jest uzasadniona przez racje geograficzne znacznie szerszego pokroju, wykraczające daleko poza ramy najbliższych okolic.

Związek pomiędzy rozmieszczeniem miast i miasteczek a siecią hydrograficzną. Ciężenie osiedli ludzkich do wód otwartych w ogólności i do wód biejących w szczególności jest powszechnie znane. Jeziora i rzeki zapewniają mieszkańcom nadbrzeżnym łatwo dostępną wodę do picia, oraz w wielu wypadkach dają im możliwość łatwego zdobycia pożywienia. Wody biejące, jak wiadomo, należą do najstarszych szlaków komunikacyjnych, którymi posługiwał się człowiek w przeszłości. Wreszcie wody otwarte, w szczególności w terenie wyrównanym, pozbawionym naturalnych wzniesień, mogących służyć jako punkty oporu, ułatwiały ongiś obronę, stanowiąc znakomitą zastonę przed niebezpieczeństwem.

Na terytorium północno-wschodniej Polski osiedla miejskie (jak zresztą i wiejskie) są ściśle związane z wodami otwartymi. Na ogólną liczbę przeszło 200 miast i miasteczek, występujących na omawianym terenie, 86% znajduje się nad rzekami i jeziorami. Pozostałe 14% są to skupienia bądź całkowicie odsunięte od wód, bądź też tkwiące nad moczarami, nawodnianymi tylko w okresie roztopów wiosennych.

Miasta i miasteczka w północno-wschodniej Polsce w przeważającej większości wyrosły z osiedli wiejskich drogą ich stopniowego przekształcania i przystosowywania do pełnienia nowych funkcji w gospodarstwie społecznym. Ten proces przekształcania osiedli wiejskich w skupienia miejskie dokonał się dość równomiernie na całym terytorium. Miasta i miasteczka formowały się zarówno nad rzekami dużymi jak i nad rzekami małymi. O słuszności powyższego twierdzenia poucza nas załączona poniżej tabelka. Ilość ogólna miast i miasteczek przy sporządzaniu tablicy została obliczona na podstawie nomenklatury urzędowej, długość rzek, ściślej długość thalwegów, została obliczona krzywymierzem na mapach taktycznych w skali 1:100.000.

Jak wynika z tabeli (obok) najliczniej miasta i miasteczka skupiły się nad drobnymi potokami. Moment ten oczywiście wynika z ich obfitości, gęstego rozrzucenia po całym terenie. Stosunkowo wysoki procent osiedli miejskich, leżących nad dużymi rzekami, wynika z długości tych ostatnich, z możliwości formowania się przy jednej i tej samej rzece całego szeregu miast i miasteczek. Zwraca uwagę w tabeli dość znaczny

odsetek położen nadjeziornych: stanowi to konsekwencję wielkiej obfitości jezior w północnej części omawianego terytorium, to znaczy w powiatach brasławskim, święciańskim i postawskim. Na terenie wymienionych powiatów prawie wszystkie miasta i miasteczka, oprócz nielicznych wyjątków, są związane z jeziorami.

Długość rzek <i>Longueur des rivières</i>	Osiedli miejskich <i>Habitats urbains</i>
> 100 km	17.3 %
100—50 „	12.3 „
50—25 „	9.7 „
25—1 „	32.1 „
Nad moczarami — <i>Auprès des marécages</i>	5.4 „
Nadjeziorne — <i>Auprès des lacs</i>	14.2 „
Inne — <i>Autres</i>	9.0 „
Razem — <i>Ensemble</i>	100.0 %

Wzajemny stosunek pomiędzy ilością osiedli miejskich i wielkością jezior¹⁾ przedstawia się jak następuje:

Powierzchnia jezior <i>Superficie des lacs</i>	Osiedli miejskich <i>Habitats urbains</i>
> 10 km ²	24 %
10—5 „	7 „
5—1 „	7 „
< 1 „	62 „

Jak wynika z powyższego zestawienia miasta i miasteczka spotykamy przeważnie nad jeziorami małymi. Stanowi to konsekwencję większej częstotliwości ich występowania. Powtarza się więc w odniesieniu do jezior zjawisko, które zostało już zasygnalizowane powyżej, przy omawianiu miast i miasteczek położonych nad rzekami.

¹⁾ Według obliczeń Garlikowskiej (20), przy uwzględnieniu poprawek Kondrackiego (27), w północno-wschodniej Polsce znajduje się 71 jezior o powierzchni od 1—10 km² i 12 jezior o powierzchni powyżej 10 km², z których jedno częściowo znajduje się na terytorium Łotwy.

Zupełnie inny obraz zarysuje się, gdy będziemy rozważali rozmieszczenie osiedli miejskich w stosunku do wód otwartych, uwzględniając jednocześnie liczbę ich mieszkańców. Jeżeli podzielimy miasta i miasteczka na 4 grupy, a mianowicie pierwszą, która obejmie skupienia powyżej 10 tys. mieszkańców, drugą — od 10—5 tys. mieszkańców, trzecią od 5—1 tys. mieszkańców i czwartą — poniżej tysiąca mieszkańców, oraz rzeki w zależności od ich długości również na cztery grupy, podobnie jak to już zostało dokonane powyżej na str. 107, i porównamy ze sobą, otrzymamy następujący rezultat:

Tab. I. Związek pomiędzy długością rzek a wielkością osiedli miejskich.
Rapport entre la longueur des rivières et la grandeur des habitats urbains.

Długość rzek <i>Longueur des rivières</i> km	Ilość mieszkańców w tys. <i>Nombre des habitants en milliers</i>			
	> 10	10—5	5—1	1 >
> 100	75%	36.5%	25.0%	16.2%
100—50	—	50.0%	20.3%	11.7%
50—25	25%	13.5%	10.8%	14.1%
25—1	—	—	40.6%	48.2%
Moczary <i>Marécages</i>	—	—	3.3%	9.8%
Razem <i>Ensemble</i>	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Jak wynika z powyższej tabeli pomiędzy wielkością skupień miejskich a długością rzek, nad którymi te skupienia leżą, zachodzi wyraźna korelacja. Miasta duże spotykamy w pierwszym rzędzie nad rzekami dużymi, miasta małe — nad potokami. Moment ten jest oczywiście zupełnie zrozumiały: wielkie arterie wodne posiadały szersze znaczenie jako szlaki komunikacyjne, a co za tym idzie, osiedla miejskie, związane z tymi arteriami, mogły się intensywniej rozwijać.

Zwraca uwagę w tabeli pierwszej monotoniczny układ liczb w kierunku poziomym, to znaczy opadanie wartości procentowej w pierwszym i drugim rzędzie cyfr, w miarę posuwania się od lewej ku prawej stronie tabeli i odwrotnie — wzrost tych wartości w czwartym i piątym rzędzie cyfr. Układ monotoniczny w rzędzie trzecim się zaciera; nad rzekami o długości od 50—25 km obraz jest niewyraźny.

Nad jeziorami wyrosły osiedla miejskie różnej wielkości. Porównując ze sobą powierzchnie jezior, oraz wielkości miast i miasteczek nad nimi położonych, otrzymamy następujący rezultat.

Tab. II. Związek pomiędzy wielkością jezior a wielkością osiedli miejskich.
Rapport entre la grandeur des lacs et la grandeur des habitats urbains.

Powierzchn. jez. <i>Superficie des lacs</i> km ²	Ilość mieszkańców w tys. <i>Nombre des habitants en milliers</i>			
	> 10	10—5	5—1	1 >
> 10	—	—	20%	22%
10—5	—	—	20%	0%
5—1	—	—	10%	6%
< 1	—	100%	50%	72%
Razem <i>Ensemble</i>	—	100%	100%	100%

Jak wynika z powyższej tabeli, w przeciwieństwie do położenia nad rzecznymi, pomiędzy wielkościami osiedli miejskich i wielkościami jezior nie dostrzegamy korelacji. Miasta największe, posiadające powyżej 10 tys. mieszkańców, w ogóle nad jeziorami nie występują. Zaznaczone zjawisko posiada swoje uzasadnienie. Zbiorowiska miejskie w ogólności, a zbiorowiska duże w szczególności, posiadają wybitne tendencje izochroniczne, są jak najściślej związane z arteriami ruchu lądowymi i wodnymi. Jeziora północno-wschodniej Polski, przez które nie przepływa żadna większa rzeka, są pozbawione całkowicie znaczenia komunikacyjnego. Ich siłą atrakcyjną jest tylko możliwość połowu ryb bądź do użytku własnego, bądź do celów handlowych. Nad niektórymi jeziorami osiedla miejskie należą do kategorii dużych ośrodków rybackich (Przebrodzie).

Po omówieniu zależności, jaka istnieje pomiędzy wodami otwartymi i rozmieszczeniem miast i miasteczek w ogólnym zarysie, przejdziemy z kolei do szczegółów. Przedmiotem naszych dalszych rozważań będzie najpierw związek pomiędzy osiedlami miejskimi, a poszczególnymi odcinkami rzek, to znaczy ich biegiem górnym, środkowym i dolnym, następnie związek pomiędzy tymiż osiedlami i widłami rzecznymi, utworzonymi przez rzeki główne i dopływowe i wreszcie ich związek z przepławami.

Związek pomiędzy rozmieszczeniem miast i miasteczek, a poszczególnymi odcinkami biegów rzek ujmuje załączona poniżej tabelka syntetyczna:

Bieg rzek — <i>Cours des rivières</i>	Osiedli miejskich <i>Habitats urbains</i>
Źródła — <i>sources</i>	6%
Bieg górny — <i>cours supérieur</i> . .	42%
Bieg środkowy — <i>cours moyen</i> . .	32%
Bieg dolny — <i>cours inférieur</i> . . .	20%

Jak wynika z powyższego zestawienia, osiedla miejskie na omawianym terenie spotykamy najczęściej w górnych biegach rzek. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do małych strug wodnych, o długości thalwegu nie przekraczającej 20—25 km. Należy jednak zaznaczyć, że i nad dużymi rzekami nie brak miast i miasteczek położonych blisko źródlowisk. Niektóre tkwią nawet w ich zbiornikach strumiennych. Dla przykładu możemy tu wymienić Święciany, położone w zbiorniku strumiennym rzeki Mery (długość thalwegu ponad 50 km), Dokszyce, położone przy źródlowiskach Berezyny dniewprowej. To grupowanie się miast i miasteczek prawie w 45% w górnym biegu rzek, w miejscach, w których te rzeki nie tylko nie posiadają walorów żeglownych, ale nawet i spławnych, wskazuje, iż na omawianym terenie dla wielu osiedli miejskich posiadały znaczenie tylko szlaki lądowe: rola dróg wodnych w historii ich powstania sprowadzała się do zera. Przy lokalizacji w zbiornikach strumiennych czy źródlowiskach rzecznych decydowały względy obronności, poszukiwanie wśród bagien jak najlepszej zasłony przed nieprzyjacielem.

Zwraca uwagę w powyższej tabelce różnica procentowa pomiędzy ilością miast i miasteczek, położonych w środkowym i dolnym biegu rzek. Zaznacza się tu wyraźnie zmniejszanie się liczby miast nadrzecznych wraz z rozwojem arterii wodnych. Musimy zaznaczyć, iż tabela nie daje zupełnie prawdziwego obrazu. W rzeczywistości przeskok pomiędzy ilością miast położonych w środkowym i dolnym biegu rzek jest znacznie mniejszy od podanego. Być może występuje tu nawet odwrócenie zjawiska. Obraz uzyskany różni się od prawdziwego ze względu na to, że z terenu naszych rozważań, objętego granicami politycznymi, został wykluczony bieg dolny dwu największych rzek, to znaczy Niemna i Wilii. Obszar wchodzący w skład państwa litewskiego, ongiś związany z terytorium północno-wschodniej Polski w jednolitą całość, stanowi jego naturalne przedłużenie i uzupełnienie.

Analizując rozmieszczenie miast i miasteczek w poszczególnych odcinkach biegu rzek, zarówno małych jak i dużych, możemy powiedzieć ogólnie, iż jest ono uzależnione od charakteru ich brzegów. Tam, gdzie rzeki przepływają przez rozległe, trudno dostępne tereny bagniste, osiedli miejskich brak, bądź też są one bardzo nieliczne i odwrotnie — tam, gdzie rzeki przecinają tereny suche, uprawne, od dawna wylesione, ilość ich wzrasta.

Osiedla miejskie chętnie lokują się przy zbiegu dwu arterii wodnych, głównej i dopływowej, to znaczy w widłach rzek. Tego rodzaju sytuację na omawianym terenie posiada około 35% miast i miasteczek, rozmieszczonych nad rzekami. Widły rzeczne, jak to już podnosiliśmy na innym miejscu (38), posiadają dla osadnictwa miejskiego wielką siłę atrakcyjną z kilku względów. Przede wszystkim ujście rzeki dopływowej służy nieraz jako port naturalny dla żeglugi po rzece głównej, a co za tym idzie, staje się miejscem specjalnie korzystnym dla handlu. Dopływy posiadają nieraz samodzielne wartości nawigacyjne, wykorzystywane szeroko, zwłaszcza w przeszłości, kiedy to wobec braku konkurencji dróg żelaznych, ruch towarowy po drogach wodnych był znacznie większy niż obecnie. W tym okresie czasu u wylotu rzeki dopływowej do rzeki głównej następował nieraz proces wymiany towarowej, będący podstawą egzystencji miast i miasteczek. Obok wyżej wymienionych momentów, widły rzeczne posiadają jeszcze wielką wartość obronną, toteż w braku dużych dopływów miasta i miasteczka lokowały się chętnie nawet w widłach nikłych potoków. Osiedla miejskie dość często wykorzystują widły wytworzone przez linię brzeżną jeziora i rzekę. Wśród osiedli tych, położonych nad jeziorami, przeszło 30% posiada tego rodzaju sytuację. Niektóre z nich wykorzystują widły, wytworzone przez dwa jeziora. Jako piękny przykład może nam służyć Przebrodzie, położone w widłach prawie pod kątem prostym zbliżających się do siebie jezior Obsterno i Nobisto.

Bardzo ważnym czynnikiem wywierającym swój wpływ na takie czy inne rozmieszczenie miast i miasteczek nad rzekami są naturalne przeprawy. Miejsca, w których przedostanie się z jednego brzegu na drugi jest ułatwione przez warunki terenowe, były wykorzystane dla celów komunikacyjnych. Szlaki kołowe zbiegały się przy przeprawach, co oczywiście sprzyjało formowaniu się w ich pobliżu osiedli miejskich. W przeszłości kiedy to wobec małej ilości mostów dla przedostawiania się przez rzeki posługiwano się najczęściej promami, przeprawy zazwyczaj powodowały pewną przerwę w podróży, co pociągało za sobą zakładanie koło nich karczmi, dalej sklepów i sklepików dla

potrzeb podróżnych, słowem prowadziło w konsekwencji do formowania się miasteczka.

Rola przepraw w historii powstawania osiedli miejskich jest szeroko znana i była wielokrotnie omawiana w literaturze antropogeograficznej. Wszystkie miasta związane z przeprawami Hassert (21) łączy w jedną wielką rodzinę pokrewnych form, którą nazywa on „Brückenstädte”.

Przeprawy naturalne na rzekach są dwojakiego typu. Mamy więc tu do czynienia bądź z wyspami trwałymi, położonymi w łózysku rzeczonym, które znakomicie ułatwiają przedostanie się z jednego brzegu na drugi, bądź też z suchymi przejściami w rozległych bagnistych dolinach, umożliwiającymi dostęp do rzeki. Pierwsze nazwalibyśmy przeprawami rzecznymi, drugie — bagiennymi. Naturalnie przeprawy rzeczne na terytorium północno-wschodniej Polski są nieliczne. Moment ten wynika z charakteru petrograficznego podłoża, po którym rzeki płyną. Piaski, żwiry i gliny morenowe, łatwo podlegające niszczeniu działaniu erozji wodnej, nie sprzyjają formowaniu się kęp trwałych. Mamy tu do czynienia przeważnie z wędrownymi ławicami, łatwo przenoszonymi się z miejsca na miejsce. Wyspy trwałe, kępy, ostrowy, sformowane z materiałów bardziej scementowanych, rozsiewające wyraźnie nurt rzeczny na dwa ramiona, należą do rzadkości. Moglibyśmy tu wymienić jedynie kilka przykładów. Tak więc charakter trwały posiada kępa Batorowa na Dźwinie koło Dżisny, wykorzystywana ongiś szeroko do celów komunikacyjnych. W XVI i XVII wieku znajdował się na niej zamek obronny. Następnie do tej samej kategorii należy kępa Bernardyńska, ściśle związana z historią powstania Drui, dalej długa kępa bez nazwy koło miasteczka Leonpola i parę innych¹⁾. Trwałość niektórych z pośród wymienionych wysp, w pierwszym rzędzie Bernardyńskiej, jest wywołana, jak sądzimy, jej położeniem na podłożu piaskowców dewońskich, skał dość twardych i opornych na działanie denudacji, które w okolicach Drui odsłaniają się na powierzchni w dolinie rzecznej (22).

Naturalne przeprawy bagiennie są niezwykle częste na omawianym terenie. Sieć rzeczna wykorzystuje tu w wielu wypadkach zabag-

¹⁾ Limanowski (29) wiąże historię powstania Wilna z przeprawą przez Wilię. Zdaniem wymienionego autora, materiał przynoszony przez rzekę Wilenkę, której ujście znajdowało się w czasach historycznych powyżej od współczesnego, był porywany przez Wilię i osadzany w okolicach Zielonego mostu, w formie dość trwałej ławicy, która ułatwiała przeprawę przez rzekę. Obecnie ławica ta nie istnieje.

nione smugi dyluwialne, stanowiące poważną przeszkodę w komunikacji, znacznie poważniejszą niż ciągnące się w tych smugach rzeki. Tu i ówdzie w zabagnionych dolinach występują suche wysepki, jakieś rozmyte fragmenty dawnych poziomów ciągłych: umożliwiają one zbliżenie się do rzeki po suchym i twardym terenie. Wysepki te są wykorzystywane do celów komunikacyjnych, w związku z nimi formowały się przeprawy, wywodzące się od czasów bardzo dawnych. W miejscach ułatwionej przeprawy przez zabagnione doliny tkwią liczne osiedla miejskie. Tak na przykład na suchej wysepce wśród moczarów rzeki Snówki, przy drodze do Nieświeża, siedzi miasteczko Snów; w miejscu gdzie stary gościniec krakowski przecina bagnistą dolinę Gornostajki i Wersoki, wykorzystując skrawek suchego terytorium, rozlokowało się miasteczko Ejszyszki; przy przeprawie przez podmokłe łąki, położone w dolinie Myszanki, na suchym półwyspie, zbliżając się do rzeki, tkwi miasteczko Nowa Mysz itd. Obok przepraw rzecznych i bagiennych należy jeszcze wymienić przeprawy, które sformowały się w miejscach zwięzania dolin, czy też rozcięcia brzegów dolinnych przez jary, ułatwiające dojazd do rzeki. Dla przykładu możemy tu wymienić Lipniszki, położone przy zwięzieniu doliny rzeczki Opili, albo Ostrynę, położoną przy zwięzieniu rzeczki Ostrynki. Przeprawy w miejscach rozcięcia brzegów doliny przez jary, dają się zauważyć przede wszystkim w przełomach. Tak na przykład w przełomie grodzieńskim, do przeprawy na Niemnie, przy której rozbudowało się Grodno, prowadzi od północy głębokie obniżenie w zaburzonym terenie wyżynnym, wytworzone przez wody dyluwialne i dalej jar, ciągnący się aż do samej rzeki, wykorzystywany przez ulicę Mostową. Podobnie przecięcia erozyjne brzegu dają się zauważyć w dolinie Wilii na terytorium Wilna. Przecięcia te są wykorzystywane przez ulice Kalwaryjską i część Wilkomierskiej; obie te ulice zmierzają od zachodu do mostu Zielonego, położonego w miejscu odwiecznej przeprawy przez Wilię.

Związek pomiędzy rozmieszczeniem miast i miasteczek a szlakami komunikacyjnymi. Ścisły związek pomiędzy osiedlami miejskimi i układem kołowej sieci drożnej jest szeroko znany. Wszędzie, gdziekolwiek przebiegały ruchliwe szlaki komunikacyjne wyzyskiwane przez handel, tworzyły się wzdłuż nich specjalnie korzystne warunki do powstawania miast i miasteczek. Najczęściej formowały się one w miejscach przecięcia kilku traktów ze sobą, tam gdzie skutek tego przecięcia następował wzmożony napływ podróżnych, który przyczyniał się do zwiększenia obrotów handlowych w sklepach i sklepikach, oraz do ożywienia targów i jarmarków. Należy

jednak zaznaczyć iż obok osiedli położonych w węzłowych punktach komunikacyjnych, nie brak miasteczek przydrożnych, związanych tylko i wyłącznie z jedną dużą arterią ruchu. Pierwsze należą oczywiście do kategorii większych skupień, posiadających szersze znaczenie gospodarcze w kraju, drugie to małe ośrodki, obsługujące potrzeby kilku, lub najwyżej kilkunastu okolicznych wsi. Na terytorium północno-wschodniej Polski do największych punktów węzłowych, położonych w miejscu przecięcia się licznych traktów, należą oczywiście takie ośrodki jak Wilno i Grodno, dalej Nowogródek, Słonim, Nieśwież; wśród osiedli jednodrożnych, związanych tylko z jedną dużą arterią ruchu, wymienić możemy Małe Soleczniki, Konwaliszki, Sobakińce, Turgiele, Rudomino i wiele, wiele innych.

Rozmieszczenie osiedli miejskich, położonych wzdłuż szlaków kołowych, nie jest przypadkowe. Zazwyczaj znajdują się one w pewnym dość określonym oddaleniu od siebie. Na terytorium północno-wschodniej Polski, jak to wynika z naszych obliczeń, miasta i miasteczka występują wzdłuż wielkich traktów kołowych przeciętnie co 20,7 km. Dla uniknięcia nieporozumień zaznaczamy, iż do kategorii tych wielkich traktów zaliczyliśmy arterie ruchu wybiegające z Wilna i Grodna, jako z dwu największych zbiorowisk miejskich północno-wschodniej Polski i przecinające całe omawiane terytorium. Na traktach małych, położonych między wymienionymi powyżej liniami komunikacyjnymi, osiedla miejskie są nieco bardziej rozrzucone i występują przeciętnie co 23,4 km.

Od wyznaczonych przez nas średnich odległości pomiędzy osiedlami miejskimi na traktach głównych i drugorzędnych oczywiście mają miejsce odchylenia zarówno w dodatnim jak i w ujemnym kierunku. Maksymalne odchylenia pomiędzy omawianymi skupieniami dochodzą na dużych arteriach ruchu do 35, na pobocznych przekraczają 40 km. Tak więc na przykład na tracie Czarnym, biegnącym od Wilna w kierunku Smorgoń, odległość pomiędzy sąsiednimi miasteczkami Szumsk i Soły wynosi 34,5 km, na starym trakcie krakowskim, na terenie zabagnionej i bezludnej puszczy Rudnickiej, odległość pomiędzy Rudnikami i sąsiednimi Ejszyszkami wynosi 34 km, na trakcie pobocznym ze Święcian do Dżisny odległość pomiędzy Kozianami i sąsiednią Szarkowszczyzną wynosi 40,5 km itd.

Odległości minimalne są czasem bardzo małe i dochodzą zaledwie do paru kilometrów. Tego rodzaju zagęszczenie się miasteczek przy jednej drodze powstało oczywiście w sposób sztuczny, w wyniku działania świadomej woli takiej czy innej jednostki. Tak na przykład na trakcie z Wołożyna do Nieświeża mamy dwa osiedla miejskie, a mianowicie Świerzeń i Stołpce, oddalone od siebie o niecałe 3 km. Świerzeń

jest osiedlem starym, wywodzącym się z bardzo odległej przeszłości. Stołpce zostały założone dopiero w XVII wieku, najprawdopodobniej przez Słuszków, jako port na Niemnie (40). Na trakcie z Postaw do Wilejki siedzą również dwa miasteczka, oddalone od siebie zaledwie o 3 km, a mianowicie Stary i Nowy Miadzioł. Nowy Miadzioł jest starszy, wzmianki o nim datują się już z XV wieku (16) (toponymia, jeżeli chodzi o miasteczka nazywane Stare i Nowe, nie zawsze wiernie oddają ich chronologię); Stary Miadzioł został założony obok Nowego dopiero w roku 1736 przez Koszczyców, właścicieli dóbr o tej samej nazwie (37), prawdopodobnie w celach konkurencyjnych.

Ogólnie zaznaczyć należy, iż odchylenia od podanych przez nas odległości średnich pomiędzy poszczególnymi miastami i miasteczkami, położonymi wzdłuż tych samych traktów, zarówno w jednym jak i w drugim kierunku, są nieliczne. Średnia dyspersja osiedli miejskich, położonych przy traktach głównych, wynosi 2,7, a osiedli miejskich, położonych przy traktach drugorzędnych — 3,4 km.

Reasumując wszystkie powyższe rozważania stwierdzamy, iż na omawianym terytorium miasta i miasteczka najczęściej dzieli odległość, która w czasach historycznych była pokonywana przez podróżnych w ciągu jednego dnia. Pozornie wydaje się, iż 20—24 km to jest odległość mała i że nawet przy powolnej i uciążliwej trakcji konnej, powszechnie stosowanej w przeszłości, można się było prędzej poruszać. Celem udowodnienia słuszności naszego założenia, pozwolimy sobie sięgnąć do źródeł historycznych. Tak więc, jak to wynika z itinerarium Zygmunta Augusta, podanego przez K o l a n k o w s k i e g o (26), król jadąc w roku 1544 z Wilna do Krakowa starym traktem przez Rudniki — Raduń, na pokonanie drogi z Wilna do Mostów nad Niemnem o długości 150 km, zużył bez przerw w podróży 5 dni, jego szybkość poruszania się wynosiła więc 30 km dziennie. Jan Zamoyski, jadąc do Witebska w roku 1580, jak to wynika z itinerarium wielkiego kanclerza, podanego przez S i e m i e Ń s k ą (39), na pokonanie drogi z Wilna do Radoszkowic o długości 155 km, zużywa bez żadnych przerw w podróży 5 dni, a więc posuwa się z szybkością 31 km dziennie. Tenże Jan Zamoyski, jadąc w roku 1582 z Wilna do Grodna starym traktem przez Merecz na pokonanie drogi, łączącej oba miasta, o długości 165 km, zużywa 5 dni, osiągając średnią szybkość 33 km dziennie¹⁾. Jak więc wynika

¹⁾ Wymienione podróże króla Zygmunta Augusta i Jana Zamoyskiego miały miejsce w miesiącach letnich; w okresie jesiennym, kiedy stan dróg pogarsza się znacznie, prawdopodobnie trwałyby nieco dłużej, w zimie, saniami, być może nieco krócej.

z powyższych danych historycznych Zygmunt August i Jan Zamoyski pokonywali podczas swoich podróży w ciągu jednego dnia dystans nieco większy, niż podana przez nas przeciętna odległość między miastami i miasteczkami. Należy jednak zaznaczyć, iż królowie i dygnitarze państwowi podróżowali w pomyślnych, jeśli nie wręcz wyjątkowych warunkach, wobec zapewnionych dla nich ustawowo w dawnej Rzplitej usług komunikacyjnych. Zwykli śmiertelnicy z tych dogodności nie korzystali, a co za tym idzie szybkość ich poruszania się podczas dalszych podróży musiała być znacznie mniejsza. Należy tu jeszcze wziąć pod uwagę zwyczaj powolnej jazdy, szeroko rozpowszechniony w przeszłości. „Poważni, dawni ojcowie nasi”, pisze Niemcewicz (32), „nie jeździli inaczej jak szlapią; truchtu, w gwałtownych tylko pozwalali wypadkach”. Kupcy, eskortujący wozy obciążone ładunkiem, zasadniczo nie mogli sobie pozwolić na szybszy ruch. Wziąwszy pod uwagę wyżej wymienione momenty, bez wielkiego błędu twierdzić możemy, iż ongiś w podróży przeciętnie pokonywano nie więcej niż dwadzieścia parę kilometrów dziennie.

Miasta i miasteczka służyły przejeźdnym jako stacje noclegowe. Jakkolwiek w dawnej Rzplitej nie brakło karczem przydrożnych, gdzie łatwo było o dach nad głową i gorącą strawę, niemniej jednak wydaje się, iż w osiedlach miejskich podróżni mogli znaleźć większe wygody, a co za tym idzie, posiadały one jako miejsca odpoczynkowe bardziej atrakcyjny charakter.

Rola osiedli miejskich, jako punktów przystankowych w komunikacji dalekobieżnej w czasach historycznych, jest szeroko znana. Moment ten był wielokrotnie poruszany w rozprawach antropogeograficznych i nie stanowi specjalnej osobliwości omawianego terytorium. Skupienia, które sformowały się w związku z komunikacją na drogach kołowych w literaturze niemieckiej są nazywane „Ruhepunkte” (21), w literaturze francuskiej — „villes d'étapes” (17). Na terytorium północno-wschodniej Polski związek miast i miasteczek z ruchem podróżnych na dawnych gościńcach musiał być bardzo silny. Wobec słabego tętna życia gospodarczego w kraju, sens istnienia wielu z nich wynikał w znacznym stopniu z potrzeby obsługiwanego w drodze przejeżdżających kupców, a także i szlachty, która czy to spiesząc na sejmiki i trybunały, czy też dążąc w odwiedziny do krewnych i znajomych, wędrowała ongiś nieustannie po całej Rzplitej (32).

Skupienia miejskie, posiadające charakter stacji na traktach kołowych, czasem powstawały samorzutnie, czasem były świadomie zakładane przez panujących czy też możnowładców. Tak na przykład w akcie

erekcyjnym miasteczka Milejczyce z roku 1516, wydanym przez Zygmunta Starego, spotykamy następującą wzmiankę: „Przekonawszy się o trudnościach przejazdu od Mielnika do Bielska, dla tego że na pół drogi, w stanie naszym Milejczycach, nie możemy my i będący z nami panowie mieć dobrego odpoczynku i leży na dzień jeden, dla braku dobrych karczem i targu tygodniowego, pragnąc stację naszą Milejczycką przywieść do lepszego stanu i pożytku, pozwoliliśmy się tam zbierać ludziom i sadzić miasto, któremu z łaski naszej szczególnej nadajemy prawo magdeburskie” (9).

Miasta i miasteczka rozmieszczone wzdłuż dawnych traktów, punkty przystankowe w komunikacji kołowej, przechodziły w ciągu dziejów zmienne koleje losu, w zależności od słabszego lub też silniejszego nasilenia ruchu podróżnych na tych traktach. Waga poszczególnych gościńców, jako głównych linii komunikacyjnych w kraju, nie była trwała. Na terytorium północno-wschodniej Polski, jak to już podkreślił Niemcewicz (28), główne kierunki komunikacyjne zmieniały się kilkakrotnie w wyniku ewolucji historycznej, jaką przechodziła Europa środkowo-wschodnia. W okresie formowania się W. Ks. Litewskiego dominujące znaczenie miały linie ruchu, skierowane na północny-wschód i na południowy-wschód, w stronę Wielkiego Nowogrodu i Kijowa. Po unii Litwy z Polską największego znaczenia nabierają kierunki komunikacyjne, biegnące na południe, najpierw w stronę Krakowa, później w stronę Warszawy. Po rozbiorach Polski i przyłączeniu omawianego terytorium do Rosji, znowuż zaczynają dominować kierunki wschodnie i północno-wschodnie, biegnące od Moskwy i Petersburga. Oczywiście, obok zaznaczonych powyżej zmian zasadniczych w kierunkach ruchu, zachodziły jeszcze zmiany drobniejsze, następowało z takich czy innych przyczyn przerzucanie się głównego prądu komunikacyjnego z jednego równoległego gościńca na drugi¹⁾. Wszystkie zmiany w nasileniu ruchu na traktach kołowych odbijały się ujemnie lub dodatnio na sytuacji gospodarczej miast i miasteczek przydrożnych, powodowały powstawanie nowych, jako też i zanikanie już istniejących osiedli miejskich.

¹⁾ O przerzucaniu się głównego prądu komunikacyjnego z jednego gościńca na drugi mówi na przykład dokument Zygmunta I z roku 1529, w którym król wzywa mieszczan wileńskich i nowogródzkich oraz kupców, aby jeździli z Wilna do Nowogródka i na odwrot starym gościńcem przez Gieranony (9). Najwidoczniej ruch handlowy w wymienionym okresie czasu zaczyna biec po innej linii komunikacyjnej, prawdopodobnie nieco na wschód od Gieranon, przez Dziewieniszki i Subotniki.



Po rozbiorach Polski następuje znaczne usprawnienie komunikacji wskutek wprowadzenia przez rząd rosyjski dobrze zorganizowanych poczt konnych do obsługi ruchu osobowego. Pocztę oczywiście zostały założone nie na wszystkich traktach, lecz tylko na niektórych. Ich prze-

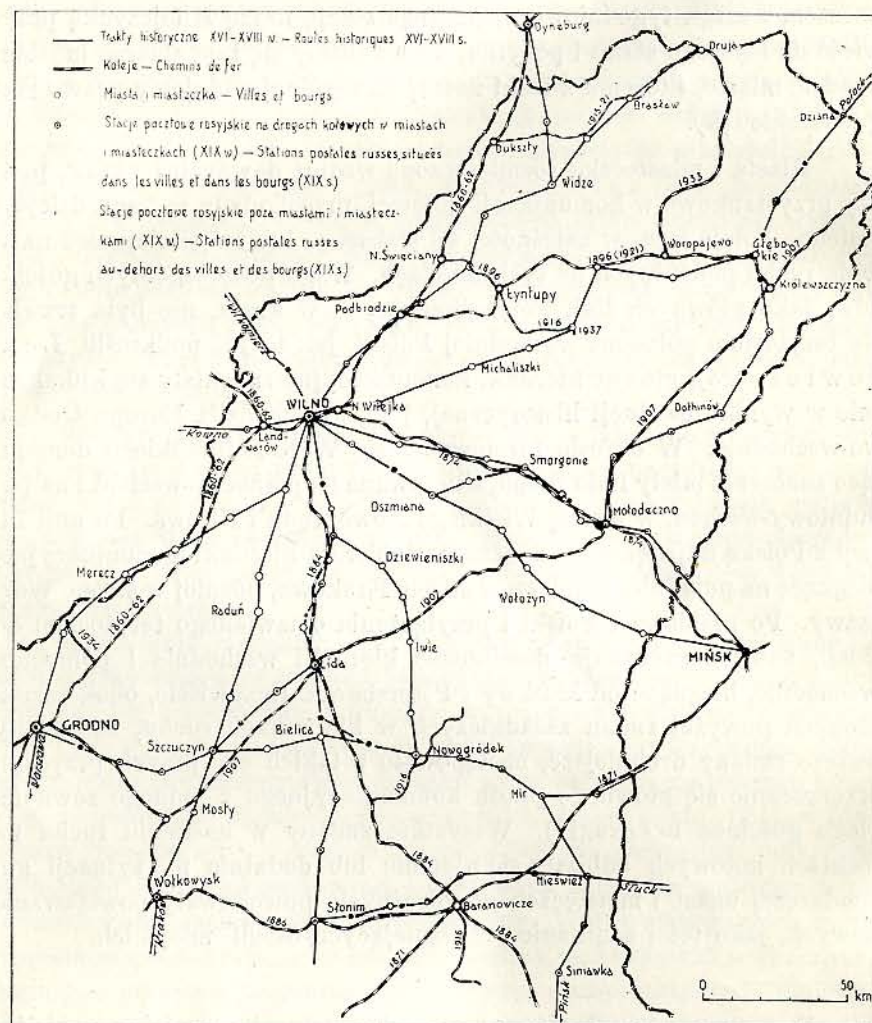


Fig. 2. Stare trakty i koleje żelazne.

Liczby przy szlakach kolejowych oznaczają datę ich założenia.

Anciennes routes et chemins de fer.

Les chiffres auprès des lignes de chemin de fer indiquent les dates de leurs constructions.

bieg, opracowany na podstawie rosyjskich map pocztowych z lat 1796 i 1812 oraz danych, zaczerpniętych z literatury przedstawia załączona mapa.

Cechą charakterystyczną rosyjskiej komunikacji pocztowej na omawianym terytorium była jej dość znaczna szybkość. Moment ten wielokrotnie podkreśla Niemcewicz (32) w swoich „Podróżach Historycznych” z roku 1819 po Litwie i Wołyniu. „Niemasz tańszej i pospiesniejszej poczty nad rosyjską”, pisze wymieniony autor, „oceanu piasku przebywa się jak drogi najgładsze”. Znowuż w innym miejscu: „Okolo Michalina napadła mię największa w świecie ulewa, lecz szybkość poczt tutejszych postawiła mnie wkrótce pod dachem. Stanąłem wcześniej w Różannie” itd. W porównaniu do czasów bardziej odległych, można było dzięki poczcie rosyjskiej pokonywać w tym samym czasie znacznie większe dystanse. Oceniając przeciętnie, iż poczta ta przebywała 10 km w ciągu jednej godziny, sądzimy, iż podróżni korzystający z niej, mogli przy pomyślnych warunkach posuwać się od 80 do 100 km dziennie.

Pocztowe stacje rosyjskie dla zmiany koni były rozmieszczone bardzo równomiernie i znajdowały się przeciętnie, jak to wynika z naszych obliczeń, w odległości 18—20 km jedna od drugiej. Zastępuje na uwagę fakt, iż stacje te nie zawsze znajdowały się w miasteczkach: nieraz zakładano je w promieniu dwu lub trzech kilometrów od nich, a czasem i więcej. W tych warunkach jasne jest, iż rola wielu osiedli miejskich, jako miejsc odpoczynkowych i noclegowych dla podróżnych, została zupełnie przekreślona. Mimo iż rodzaj komunikacji, mamy tu na myśli trakcję konną, w pierwszej połowie 19 wieku pozostał ten sam co i dawniej, wobec usprawnienia i przyspieszenia ruchu, oraz nie zawsze zgodnego z tymi miasteczkami rozmieszczenia stacji pocztowych, były one najczęściej omijane bez zatrzymywania się przez falę podróżnych. Moment ten odebrał wielu miasteczkom poważne źródła zysków i przyczynił się w pewnym stopniu do obniżenia ich znaczenia w kraju. Musimy tu jednak zaznaczyć, iż przy stacjach pocztowych rosyjskich, mimo ich specjalnie korzystnej sytuacji komunikacyjnej, nowe osiedla miejskie nie powstały. Przyczynę wymienionego zjawiska należy szukać w tym, iż ze stacji tych korzystał tylko ruch osobowy. Cały ruch towarowy szedł starymi, dawniej utartymi szlakami i zatrzymywał się po miasteczkach, to znaczy w punktach targowiskowych, w miejscach, gdzie istniejące skupienia ludności sprzyjały transakcjom handlowym. Sytuacja zasadniczo się zmieniła dopiero po wprowadzeniu kolejnictwa. Drogi żelazne zagarnęły całkowicie zarówno ruch towarów jak i ruch osobowy, toteż dookoła licznych stacji sformowały się osiedla miejskie. Powstaniu

ich sprzyjał jeszcze jeden moment: mamy tu na myśli co następuje. Sieć dróg żelaznych, zakładana przez b. zaborców, była przystosowywana przede wszystkim do ich potrzeb strategicznych, miała na względzie tylko i wyłącznie system obronny b. imperium rosyjskiego, a co za tym idzie nie liczyła się zupełnie z potrzebami miejscowej ludności (35). Stąd drogi te, z wyjątkiem jednej jedynej linii Podbrodzie—Królewsczyzna na odcinku od Lyntup do Głębokiego, która została przełożona w roku 1921 na szeroki tor z prywatnej wąskotorówki, ciągnącej się od miasteczka do miasteczka, przeważnie omijały dawne ośrodki gospodarcze kraju, biegnąc od nich w odległości kilkunastu, a nawet i kilkadziesięciu kilometrów (Nowogródek). W tych warunkach jasne jest, że sieć kolejowa nie przyczyniała się do rozwoju już istniejących osiedli miejskich, lecz przeciwnie, pozbawiając je komunikacji nowoczesnej, skazywała na zagładę, powołując jednocześnie do życia przy kolei nowe centra w kraju.

Osiedla miejskie, które wyrosły na omawianym terenie wzdłuż linii kolejowych, dadzą się podzielić na kilka grup. Mamy więc tu drobne skupienia, zamieszkałe przez ludność nierolniczą i posiadające po kilka sklepików, mało odwiedzane przez okolicznych mieszkańców, skupienia, które nie zdobyły sobie dotąd w terenie sfery wpływów, a co za tym idzie, w sensie funkcjonalnym nie posiadają jeszcze charakteru miasteczek. Jako przykład mogą tu nam służyć Bezdany, Kiena, Jaszuny i inne. Następnie wymienić należy skupienia większe, które wyrosły bądź w małych węzłach kolejowych, bądź też przy stacjach ruchliwych pod względem handlowym. W skupieniach tych najczęściej już odbywają się targi, a czasem i jarmarki. Ten rodzaj osiedli reprezentują: Ignalino, Rudziszki, Landwarów. Dalej mamy osiedla miejskie, które powstały przy stacjach dojazdowych do dawnych centrów gospodarczych w kraju, jako ich ekspozytury kolejowe. Tak na przykład Nowoświęciany są stacją dojazdową do Święcian, Horodziej — do Nieświeża, Nowojelnia — do Nowogródka itd. Wreszcie w miejscu przecięcia się kilku linii kolejowych powstawały duże miasta. Jako przykład najbardziej jaskrawy mogą tu nam służyć Baranowicze.

Ogólnie zaznaczyć należy, iż ilość osiedli miejskich przy kolejach, które sformowały się na omawianym terytorium, stoi w ścisłym związku z chronologią założenia poszczególnych dróg żelaznych. Wzdłuż linii starszych jest ich znacznie więcej niż przy liniach młodszego pochodzenia. Moment ten specjalnie jaskrawo się zaznaczy, jeżeli porównamy drogi żelazne najwcześniej i najpóźniej budowane przez b. zaborców. Tak na przykład przy drodze Dyneburg—Wilno—Grodno, która powsta-

ła w latach 1860—1862 dookoła wszystkich bez wyjątku stacji (mamy tu na myśli oczywiście stacje dawne; polskie koleje państwowe wprowadziły dla wygody mieszkańców szereg nowych przystanków, egzystujących od kilku lub najwyżej kilkunastu lat) sformowały się miasta i miasteczka lub co najmniej spore osady. Wzdłuż linii Królewsczyzna — Lida — Mosty, która powstała w roku 1907, miast i miasteczek nowych brak. Na ogólną liczbę dziesięciu, założonych na zupełnie pustej przestrzeni, przy dwu stacjach wyrosły nieco większe osady: mamy tu na myśli Królewsczyznę i Podswile.

Obok osiedli nowych, powołanych do życia przez kolejnictwo, drogi żelazne, ściślej przecięcia się tych dróg, wydzwignęły tu i ówdzie miasta i miasteczka, które w dawnej Rzplitej miały drugorzędne i trzeciorzędne znaczenie i przekształciły je na duże ośrodki w kraju. Tak na przykład umieszczenie węzła kolejowego w Mołodecznie sprawiło, iż drobne to skupienie, ongiś mało znane, stało się nieoczekiwanie jednym z większych ośrodków miejskich w obecnym województwie wileńskim. To samo zjawisko powtórzyło się z Lidą. Jakkolwiek Lida była bardzo starym osiedlem, posiadającym duże znaczenie jako punkt obronny w dziejach Litwy historycznej, w życiu gospodarczym dawnej Rzplitej, mamy tu na myśli XVI—XVII wiek, odgrywała ona małą rolę. Zjawisko to wynikało prawdopodobnie stąd, iż Lida leżała poza obrębem najbardziej ruchliwych szlaków komunikacyjnych, to znaczy gościńca warszawskiego przez Olkieniki—Merecz i wileńsko-nowogródzkiego przez Subotniki—Iwie. Miarą małego znaczenia Lidy w przeszłości był niski wymiar świadczeń, ponoszonych przez nią na rzecz państwa, oraz mała ilość mieszkańców. Tak więc gdy w połowie XVI wieku Słonim płacił 50, Nowogródek 100, Grodno 120 zł, w tym samym czasie Lida tylko 30 zł daniny państwowej; podczas gdy w połowie XVII wieku Słonim płacił 100, Nowogródek i Grodno po 200 zł, Lida w tym samym czasie tylko 20 zł daniny państwowej (31). Jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców, to w XVIII wieku porównawczo wyglądała ona jak następuje. Według taryfy podymnego miast starościńskich ¹⁾ z roku 1790 (7) Grodno posiadało około 6300, Słonim około 4200, Nowogródek około 2400 mieszkańców, podczas gdy w tym samym czasie Lida tylko około 1400 mieszkańców. Po wybudowaniu linii poleskiej oraz linii Połock—Siedlce i utworzeniu w Lidzie wielkiego węzła kolejowego, sytuacja się zmieniła. Co prawda Lida nie prześcignęła Grodna, ale za to prześcignęła Nowogród-

¹⁾ W taryfie podymnego miast starościńskich podana jest ilość dymów. Dla otrzymania liczby mieszkańców, zgodnie z metodą stosowaną przez Łowiańskiego (31), pomnożyliśmy liczbę dymów przez 6.

dek i wiele innych miast, posiadających dawniej duże znaczenie i pierwotnie większych od niej, jak Nieśwież, Mir, Raków i szereg innych. Bezpośrednio przed wojną światową, w roku 1912, Lida liczyła około 12.000 mieszkańców (10).

Związek pomiędzy rozmieszczeniem miast i miasteczek a zaludnieniem kraju. Terytorium północno-wschodniej Polski należy do obszarów słabo zaludnionych. Gęstość zaludnienia województw wileńskiego, nowogródzkiego i północnej części białostockiego razem wziętych, według danych statystycznych z roku 1931, wynosiła średnio 42 mieszkańców na km² powierzchni. Oczywiście przy obliczaniu gęstości na mniejszych powierzchniach, powiatami, otrzymamy odchylenia od tej średniej zarówno w jednym jak i w drugim kierunku. Wielkość tych odchyleń unaocznia nam poniżej załączona tabelka.

Powiaty-Districts województwo: Wilno	Mieszkańców Habitants par km ²	Odchy- lenie Ecart	Powiaty-Districts województwo: Nowo- wogródzkie	Mieszkańców Habitants par km ²	Odchy- lenie Ecart
Wilno-miasto (ville)	1858	+ 1816	Nieśwież	58	+ 16
Mołodeczno	48	+ 6	Nowogródek	51	+ 9
Oszmiana	44	+ 2	Baranowicze	49	+ 7
Dziszna	40	— 2	Szczuczyn	47	+ 5
Wilejka	38	— 4	Lida	43	+ 1
Wilno-Troki	36	— 6	Stołpce	42	0
Brasław	34	— 8	Wołożyn	41	— 1
Święciany	34	— 8	Ślonim	41	— 1
Postawy	32	— 10	Grodno N-część po- wiatu: woj. białost.	40	— 2

Jak wynika z powyższej tabeli, w województwie nowogródzkim mamy przeważnie odchylenia w kierunku dodatnim od średniej. W szczególności zasługują tu na uwagę powiaty nowogródzki, nieświeżski i baranowicki, które tworzą łącznie zwartą wyspę o gęstszym zaludnieniu. W województwie wileńskim — odwrotnie, z wyjątkiem powiatów mołodeckiego i oszmiańskiego, wszystkie pozostałe powiaty wykazują gęstość zaludnienia poniżej podanej przez nas średniej dla całego omawianego terytorium. Zjawisko to wynika stąd, iż znaczny odsetek ludności w województwie wileńskim, dochodzący do 16% wszystkich mieszkańców, skupia się w Wilnie, które samo, wraz ze związanym z nim administracyjnie obszarem podmiejskim, tworzy niezależny powiat.

Pomimo małej gęstości zaludnienia ilość osiedli miejskich w północno-wschodniej Polsce jest dość znaczna. Mamy tu oczywiście na

myśli nie tylko miasta, tworzące niezależne gminy miejskie, ale i wszystkie miasteczka, włączone pod względem administracyjnym do gmin wiejskich. Na omawianym terytorium, zgodnie z nomenklaturą urzędową, naliczyliśmy przeszło 200 miast i miasteczek, z czego na województwo wileńskie przypada 59,6%, w tym 12,8% osiedli przykolejowych i 87,2% dawnych; w województwie nowogródzkim i północnej części województwa białostockiego razem wziętych przypada 40,4%, w tym 4,7% osiedli przykolejowych, 95,3% dawnych i jedno osiedle nowe, założone zdala od kolei na zupełnie pustej przestrzeni (Zaostrowiecze) (36). Nawiasem zaznaczyć należy, iż w północno-wschodniej Polsce część miasteczek dawnych zostało zaszeregowanych po wojnie światowej do kategorii wsi. W województwie wileńskim, jak to wynika z porównania danych, zaczerpniętych ze „Słownika Geograficznego” Chlebowskiiego, oraz ze zgromadzonych przez nas materiałów archiwalnych, które, jak sądzimy, są jeszcze niekompletne, z Wykazem Miejscowości Rz. P., tom I, 24 osiedla utraciły tytuły miasteczek; jedno (Uhor), mimo iż jeszcze w roku 1793 korzystało z praw magdeburskich, zanikło całkowicie. Hedemann (23), prowadząc studia terenowe, jedynie w przybliżeniu

Tab. III. Rozmieszczenie powierzchniowe osiedli miejskich
Repartition superficielle des habitats urbains.

Powiaty-Districts	M	N	O	Powiaty-Districts	M	N	O
	km ²	km ²	km ²		km ²	km ²	km ²
Mołodeczno W	211	316	48	Nieśwież N	282	656	58
Oszmiana .	216	394	44	Nowogródek .	293	419	51
Dziszna .	305	661	40	Baranowicze .	275	550	49
Wilejka .	228	829	38	Szczuczyn .	227	568	47
Wilno-Troki .	213	855	36	Lida .	266	608	43
Brasław .	263	1406	34	Stołpce .	296	338	42
Święciany .	168	502	34	Wołożyn .	254	700	41
Postawy .	381	1525	33	Ślonim .	439	1222	41
				Grodno B	410	410	40

M — Powierzchnia, przypadająca w poszczególnych powiatach na jedno osiedle miejskie. — *Superficie des districts par habitats urbains.*

N — Powierzchnia, przypadająca w poszczególnych powiatach na jedno osiedle miejskie, posiadające ponad 1000 mieszkańców. — *Superficie des districts par habitats urbains au-dessus 1000 h.*

O — Gęstość zaludnienia. — *Densité de la population.*

W, N, B — województwa — *voievodies*: Wilno, Nowogródek, Białystok.

mógł wytknąć miejsce jego dawnego położenia. W województwie nowogródzkim i północnej części białostockiego, jak wynika z porównania wyżej wymienionych źródeł ze Skorowidzem Miejscowości Rz. P., 10 osiedli utraciło tytuły miasteczek. Jak więc wynika z powyższych rozważań, ilość skupień miejskich czy też ściślej miasteczkowych na omawianym terytorium ongiś była jeszcze większa niż obecnie.

Rozmieszczenie miast i miasteczek w północno-wschodniej Polsce przedstawia się jak następuje. Na całym terytorium jedno osiedle miejskie wypada na 253 km² powierzchni. Rezultaty obliczeń na mniejszych obszarach, powiatami, przedstawia tab. III na str. 123.

Jak wynika z powyższej tabeli, w województwie wileńskim najliczniej rozsiadły się miasta i miasteczka w obszarach najgęściej zaludnionych, a więc w powiatach mołodeckim i oszmiańskim, najrzadziej występują one w obszarze najslabiej zaludnionym, a więc w powiecie postawskim. Odnosi się to zarówno do kolumny M jak i do kolumny N. W województwie nowogródzkim sytuacja przedstawia się nieco inaczej. Wymieniona powyżej zależność w kolumnie M nie istnieje wcale, w kolumnie N wyraża się znacznie słabiej. W województwie nowogródzkim obszary, które posiadają największą gęstość zaludnienia, jak powiat nieświeski, mają prawie najrzadziej rozmieszczone osiedla miejskie i odwrotnie — w obszarach słabiej zaludnionych, jak powiat lidzki, są one znacznie częstsze. Małą gęstość zaludnienia i małe zagęszczenie miast i miasteczek w województwie nowogródzkim wykazuje powiat słonimski, w skład którego procentowo wchodzi największe powierzchnie zalesione (32%), oraz znaczne obszary bagniste, położone w dorzeczu środkowej Szczary i dolnej Myszanki, zupełnie nie nadające się do celów osadniczych. Mniejsza ilość osiedli miejskich w powiatach gęściej zaludnionych tu i ówdzie jest zrekomensowana przez ich większe rozmiary. Odnosi się to do powiatu nowogródzkiego, gdzie ilość osiedli miejskich, posiadających ponad 1000 mieszkańców, wynosi 70% wszystkich miast i miasteczek. Należy jednak zaznaczyć, iż w województwie wileńskim powiaty mołodecki i oszmiański mają jednocześnie najgęstsze rozmieszczenie i największy w całym województwie odsetek miast i miasteczek, posiadających ponad 1000 mieszkańców: w powiecie mołodeckim wynosi on 66,2%, w powiecie oszmiańskim — 53,1%. Mamy więc tu do czynienia ze specjalnie uprzywilejowanym terenem przez osadnictwo miejskie.

Ogólnie zaznaczyć należy, iż w północno-wschodniej Polsce miasta i miasteczka są gęściej rozmieszczone w słabiej zaludnionym województwie wileńskim, gdzie jedno osiedle miejskie wypada na 227 km²

powierzchni, i rzadziej rozmieszczone w bardziej zaludnionym województwie nowogródzkim, gdzie jedno osiedle miejskie wypada na 283 km². Zaznaczone powyżej zjawisko, jak sądzimy, posiada swoje uzasadnienie historyczne. W północno-wschodniej Polsce tak zwane miasteczka zaczęły się ukazywać gdzieś w XV wieku na widowni dziejów, jako drobne osiedla o charakterze targowiskowym. (W języku białoruskim nazwa „mesto” albo w ukraińskim „misto”, jak pisze Charuzin (18), oznaczała gród nieobronny, w którym istniał rynek). W następnych wiekach przybywały dalsze miasteczka, zakładane w dobrach prywatnych i królewskich na zupełnie pustej przestrzeni, bądź też przy już istniejących osiedlach dla zwiększenia dochodów płynących z posiadłości ziemskich. Oczywiście powstawanie tych miasteczek w wielu wypadkach nie wynikało z jakichś potrzeb gospodarczych kraju, lecz stanowiło konsekwencję tylko i wyłącznie aktu woli takiej czy innej jednostki. Tak na przykład Dymitr Sapieha otrzymuje polecenie od Zygmunta Augusta osadzania w puszczach Łyskowskiej, Międzyrzeckiej i Słonimskiej, z których, jak zaznacza król, „do seho czasu požitku nijakogo nam nie było” (30) nowych siół i miasteczek. Przez nadawanie pewnych swobód i przywilejów w miasteczkach usiłowano ściągnąć nowych osadników („gości”), od których pobierano dość wysokie czynsze za „place siedzibne”. Przy zakładaniu miasteczek przy już istniejących osiedlach miejskich liczono, jak sądzimy, na zwiększone zyski, płynące ze wzmożenia wyszynku gorzałki, miodu i piwa podczas dni targowych. Arenda z karczem, jak pisze Łowmiański (31), stanowiła ongiś obok pańszczyzny główną pozycję w dochodach dworskich.

W województwie wileńskim gleby, z wyjątkiem dość wąskiej strefy zbielicowanych łąk ciągnących się w dziśnińskim, są liche i dają nikły plon. W województwie nowogródzkim inaczej. Jego południowo-wschodnia część w związku z występowaniem lessów jest bardzo urodzajna: była ona nazywana przed wojną światową „Mińską Ukrainą”¹⁾ (33). Teren powiatu nieświeskiego oraz częściowo powiatów nowogródzkiego i baranowieckiego należał i należy w gospodarstwie zbożowym do obszarów eksportowych. W związku z powyższym skłonni jesteśmy sądzić, iż w województwie wileńskim, gdzie gospodarstwa rolne dawały nikłe dochody, dla zwiększenia „pożytków” założono w przeszłości więcej miasteczek, niż w województwie nowogródzkim, gdzie z tych gospodarstw i bez miasteczek z samego rolnictwa można było ciągnąć dość pokaźne

¹⁾ Obecne powiaty nieświeski i nowogródzki wchodziły przed wojną światową w skład gubernii mińskiej.

zyski. W ten sposób dawne metody eksploatawania posiadłości ziemskich, być może, tu i ówdzie wywarły swój wpływ na rozmieszczenie osiedli miejskich, przyczyniając się do ich większego lub mniejszego skupiania się na omawianym terytorium.

Po omówieniu rozmieszczenia powierzchniowego miast i miasteczek pozwolimy sobie z kolei dla całokształtu obrazu wykazać całkowitą ilość mieszkańców, przypadających na każde z nich w poszczególnych powiatach.

T a b. IV. Ilość mieszkańców, przypadająca na jedno osiedle miejskie w poszczególnych powiatach. — *Population totale des districts par habitats urbains.*

Powiaty-Districts		M	N	O	Powiaty-Districts		M	N	O
Mołodeczno	W	10.2	15.2	48	Nieśwież	N	16.4	38.2	58
Oszmiana	"	8.7	17.4	44	Nowogródek	"	15.0	21.4	51
Dzisna	"	13.3	26.6	40	Baranowicze	"	13.4	26.8	49
Wilejka	"	8.8	32.8	38	Szczuczyn	"	10.7	26.8	47
Wilno-Troki	"	4.8	30.6	36	Lida	"	11.5	25.2	43
Brasław	"	8.9	47.7	34	Stolpce	"	12.4	14.2	42
Święciany	"	5.7	17.1	34	Wołożyn	"	10.5	28.9	41
Postawy	"	12.5	50.0	33	Ślonim	"	18.1	42.2	41
					Grodno	B	10.8	10.8	40

M — Całkowita liczba mieszkańców, przypadająca na osiedle miejskie.

Population totale des districts par habitats urbains.

N — Całkowita liczba mieszkańców powiatu, przypadająca na osiedle miejskie, posiadające ponad 1000 mieszkańców.

Population totale des districts par habitats urbains au-dessus de 1000 habitants.

O — Gęstość zaludnienia na km². — *Densité de la population par km².*

W, N, B — województwa — *voievodies*: Wilno, Nowogródek, Białystok.

Jak wynika z tabeli liczba ludności, przypadająca na jedno osiedle miejskie (kolumna M) na całym terytorium jest mniej więcej jednokowa. Odchylenia są tu stosunkowo bardzo nieznaczne. Jedynie w powiecie słonimskim, gdzie jak to już zaznaczyliśmy powyżej, ilość miast i miasteczek w stosunku do zajmowanej przez ten powiat przestrzeni jest bardzo nieliczna, na jedno osiedle miejskie przypada nieco większa liczba mieszkańców. Przy uwzględnieniu tylko osiedli większych, posiadających ponad 1000 mieszkańców z pominięciem drobniejszych (kolumna N), otrzymujemy odmienny obraz. Rozstrzał liczby mieszkańców,

przypadających na jedno miasto czy miasteczko, jest tu bardzo znaczny i dochodzi do kilkudziesięciu tysięcy ludzi. Maksimum w obu województwach występuje w słabo zaludnionych i obfitujących w lasy i nieużytki powiatach, jak słonimski i postawski. Bardzo wysoką liczbę mieszkańców, przypadających na jedno osiedle miejskie (kolumna N) w powiecie brasławskim uzasadniają czynniki natury politycznej: granica, oddzielająca polskie terytorium państwowe od Litwy i Łotwy, odciała trzy większe osiedla miejskie, a mianowicie Dyneburg, Jeziorosy i Kraśław, związane terytorialnie z tym powiatem, co w konsekwencji sprawiło, iż ilość miast i miasteczek, posiadających ponad 1000 mieszkańców, zmalała tu bardzo znacznie. Minimum, które wypada w powiatach stołpeckim i północnej części grodzieńskiego, nie posiada swego wyraźnego uzasadnienia.

Ogólnie zaznaczyć należy, iż ilość mieszkańców, przypadająca w północno-wschodniej Polsce na jedno osiedle miejskie, przy uwzględnieniu zarówno miast jak i miasteczek, jest mała. Wobec tego, że osiedla te na omawianym terytorium, z wyjątkiem kilku większych miast, jak Wilno, Grodno, Lida czy Ślonim, gdzie skupia się przemysł, mają charakter ośrodków targowiskowych, obsługujących potrzeby okolicznych wsi, jasne jest, iż przy takiej małej ilości mieszkańców, przypadających na poszczególne osiedla, nie mogą się one rozwijać wobec małej pojemności ich rynków zbytu. Zdobywanie większego znaczenia przez niektóre miasteczka dokonuje się drogą przyciągania ludności wiejskiej, terytorialnie związanej z innymi miasteczkami, i przez włączenie jej do sfery swoich wpływów.

U w a g i k o Ń c o w e. Reasumując wszystkie powyższe rozważania, pozwolimy sobie na zakończenie dorzucić kilka uwag syntetycznych.

Rozmieszczenie osiedli miejskich w północno-wschodniej Polsce posiada przeważnie charakter łańcuchowy. Miasta i miasteczka tkwią bądź wzdłuż arterii wodnych, bądź wzdłuż pewnych linii orograficznych terenu, przede wszystkim zaś wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Moment ten unaocznia załączona mapa (str. 104). Wyraźne łańcuchy osiedli miejskich ciągną się nad Niemnem i Dzisną: Wilia, ze względu na swe zabagnione brzegi, w środkowym biegu jest mniej atrakcyjna dla osadnictwa. Linie miast i miasteczek, położonych wzdłuż traktów kołowych, posiadają układ promienisty: zbiegają się one prawie wszystkie w Wilnie. Zasługują tu na uwagę dwie linie na północ od Wilna, ciągnące się równolegle w bardzo nieznacznym oddaleniu od siebie. Jedna z nich jest związana ze szlakiem kołowym, druga — ze szlakiem kolejowym.

Układ łańcuchowy, wywołany przez czynniki orograficzne, w pewnym stopniu występuje na północnej krawędzi wału oszmiańskiego, gdzie osiedla miejskie rozsiadły się na pograniczu wymienionego wału i depresji środkowej Wilii. Należy jednak zaznaczyć, iż wzdłuż tego pogranicza, czasem wchodząc na krawędź wału, czasem schodząc na dno depresji, biegnie wielki gościniec, tak zwany Czarny Trakt. Oba więc te momenty orograficzny i komunikacyjny kojarzyły się tu ze sobą i najprawdopodobniej, działając wspólnie, doprowadziły do układu łańcuchowego osiedli miejskich. Podobne zjawisko powtarza się na zachodnich peryferiach wyżyny lidzkiej.

Obok rozmieszczenia łańcuchowego, tu i ówdzie na omawianym terytorium daje się zauważyć występowanie grupowe miast i miasteczek. Rozsiane na pewnej powierzchni w sposób dość bezładny, tworzą one łącznie jak gdyby jedną rodzinę. Grupowe występowanie daje się zauważyć wyłącznie w obszarach wyżynnych, dość dawno wylesionych i posiadających większą gęstość zaludnienia. Największe takie rojowiska występują w południowo-zachodniej części wału oszmiańskiego, następnie mamy z nim do czynienia w południowej części wyżyny lidzkiej, która czasem bywa traktowana pod względem morfologicznym jako niezależna jednostka i nazywana płytą szczuczyńską. Drobniejsze rojowiska występują w południowo-wschodniej części wyżyny nowogródzkiej oraz na pojezierzu brasławskim.

Cały szereg osiedli miejskich rozsiadł się w bliskim sąsiedztwie Wilna, tworząc dookoła stolicy północno-wschodniej Polski charakterystyczną aureolę. Są to przeważnie skupienia bardzo drobne, stojące zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i krajobrazowym prawie na poziomie wsi. Do kategorii większych osiedli należą jedynie Nowowilejka i Landwarów, dwa węzły kolejowe, stare historyczne Troki, które ożywiły się ostatnio pod wpływem ruchu turystycznego i parę innych. Liczne miasteczka podwileńskie zdradzają tendencję do rozpadania się i zanikania w związku z przeprowadzoną komasacją gruntów. Moment ten wskazuje na małe nasilenie wpływów Wilna. Urbanizacja okolic dużego ośrodka miejskiego w znacznym stopniu zależy od jego uprzemysłowienia i od rozwoju komunikacji podmiejskiej. Wilno pod obu wyżej wymienionymi względami jest upośledzone, toteż dookoła niego nie tylko nie powstają nowe osiedla miejskie, lecz nawet zanikają stare, istniejące czasem od paru setek lat.

LITERATURA.

I. *Materialy źródłowe.*

1. Semkowicz W.: Rzeczpospolita Polska w dobie królów obieralnych, mapa w skali 1:3.000.000.
2. Zannoni R.: Carte de la Pologne, 1772 r.
3. Szubert: Specjalna karta zapadnoej części Rossijskiej Imperii, 1832 r. skala 1:420.000.
4. Dorożnaja karta Rossijskiej Imperii, 1769 r., recte: 1796 r.
5. Wojenno-dorożnaja karta czaści Rossii, 1829 r.
6. Generalnaja Pocztoiwaja Karta Ewropy, 1812 r.
7. Taryfa podymnego miast starościńskich, Wilno, A. A. D. 3365.
8. Lustracja dróg, grobel i mostów W. Ks. Litewskiego, Wilno, A. A. D. 3810.
9. Daniłowicz I.: Skarbiec dyplomatów.
10. Pamiatnaja kniżka wilenskoj gubernii, Wilno, 1912 r.
11. Skorowidz Miejscowości Rz. P., Warszawa, 1923.
12. Skorowidz Gmin Rz. P., Warszawa, 1933.
13. Wykaz Miejscowości Rz. P., Warszawa, 1938, t. 1.
14. Statystyka Rolnicza, Wyd. G. U. S., 1930—31.
15. Mały Rocznik Statystyczny, 1938 r.

II. *Rozprawy.*

16. Baliński M.: Starożytna Polska, t. IV.
17. Brunhes J.: Histoire de la nation française, t. II, Paris, 1926.
18. Charuzin A.: Słowiańskie żiliszcz, Wilno, 1907.
19. Cholnoky E.: Geographical position of Budapest, „Földrajzi Közlemények”, Budapest, 1923.
20. Garlikowska H.: Rozmieszczenie i statystyka jezior wileńskich, Bydgoszcz, 1925 r.
21. Hassert K.: Die Städte, Leipzig, 1907 r.
22. Halicki B.: Dolina Dźwiny, „Ziemia”, 1931 r.
23. Hedemann O.: Historia powiatu brasławskiego, Wilno, 1930 r.
24. Hedemann O.: Dzisiaj i Druja, Wilno, 1934 r.
25. Horn W.: Die Bevölkerungsverteilung in Ostpreussen, Königsberg, 1931 r.
26. Kolankowski L.: Zygmunt August, Lwów, 1913 r.
27. Kondracki J.: Pojezierze brasławskie, Przeg. Geogr. t. XVII.
28. Lencewicz St.: Polska, Warszawa, 1938 r.
29. Limanowski M.: Najstarsze Wilno, „Wilno i Ziemia Wileńska”, 1930 r.
30. Łowmiański H.: „Wchody” miast litewskich, Ateneum Wil., t. I.
31. Łowmiański H.: Rys historyczny woj. nowogródzkiego, Wilno, 1935 r.
32. Niemcewicz U.: Podróże historyczne, Paryż, 1858 r.
33. Odlaniecki-Poczobutt St.: Województwo nowogródzkie, Wilno, 1936 r.
34. Ormicki W.: Miasta w woj. białostockim, Wiad. Geogr. 1938 r. Nr 2.
35. Rewieńska W.: Izochrony Wilna, Prace Wil. Tow. Przyj. Nauk, 1929 r.
36. Rewieńska W.: Zaostrowieże, nowe miasteczko w woj. nowogródzkim, Wiad. Geogr. 1938 r., Nr 1.

37. Rewieńska W.: Miasta i miasteczka magdeburskie w województwach wileńskim i nowogródzkim, „Ziemia Lidzka” 1938 r.
38. Rewieńska W.: Miasta i miasteczka w północno-wschodniej Polsce, Wilno, 1938 r.
39. Siemieńska H.: Itinerarium Jana Zamoyskiego, Zamość, 1920 r.
40. Śnieżko A.: Stolpce — ostatnie miasto na rubieży, „Ziemia Lidzka”, 1938 r. Nr 1.

RÉSUMÉ

Le présent article a pour objet la repartition des villes et des bourgs au N. E. de la Pologne en fonction du modelé du terrain, du réseau hydrographique, du tracé de grandes routes et des chemins de fer, ainsi que de la population du pays.

Le modelé du terrain au N. E. de la Pologne est assez varié. Nous voyons ici des plateaux diluviaux, interrompus par des larges dépressions. Les plateaux sont pour la plupart des terrains agricoles. Le développement de l'agriculture a été favorisé par la présence d'un sol plus fertile, formé sur un fond d'argiles morainiques. Les dépressions, couvertes de marais et de sable, sont peu propices à la culture: ce qui domine ici, ce sont les pâturages, et surtout les forêts qui occupent parfois des espaces considérables. Le caractère différent des plateaux et des dépressions qui résulte de la diversité des conditions naturelles a exercé son influence sur la dislocation d'habitat humain. L'habitat rural ainsi que l'habitat urbain se concentrent surtout dans la région des plateaux. Dans les dépressions, les bourgs et les villes sont rares; parfois nous les rencontrons sur les bords des rivières navigables où ils ont caractère des ports fluviaux. La repartition des villes et des bourgs sur les plateaux se fait de deux manières: tantôt ils s'établissent dans leurs parties centrales, tantôt ils s'alignent en longues chaînes sur les rebords des plateaux, c. à d. sur les limites de deux unités morphologiques au caractère différent.

Le N. E. de la Pologne comprend plus de 200 villes et bourgs; de ce nombre 86% sont situés sur les bords des rivières et des lacs; les 14% qui restent sont éloignés des eaux ou bien ils sont placés au bord des marais, ou le long des vallées arrosées seulement à la période des inondations du printemps.

L'habitat urbain se rencontre également au bord des grandes et des petites rivières, comme le démontre la table de la page 107, du texte polonais. Nous obtenons un tableau tout différent en considérant la repartition des villes et des bourgs sur les bords des rivières et en tenant compte du nombre de leurs habitants. On rencontre les grandes villes

surtout au bord de grandes rivières (t. I p. 108), importantes comme artères de communication. La repartition des villes et des bourgs au bord des lacs est présentée sur les pages 107, et 109. L'absence du grand habitat urbain auprès des lacs et le résultat du rôle insignifiant de ces derniers dans la communication, à cause du manque de grands affluents. Ensuite l'auteur considère la repartition des villes et des bourgs le long des rivières dans leur cours supérieur, moyen et inférieur. Comme nous le démontre le tableau d'assemblage à la page 110, les villes et les bourgs du N. E. de la Pologne s'établissent le plus souvent au cours supérieur, dépourvu de valeurs navigables, ce qui indique que seules les routes continentales avaient de l'importance pour bien des villes et des bourgs sur les terrains mentionnés. Environ 40% des villes sont situées au confluent de deux artères d'eau: la rivière principale et son affluent. Cette situation est spécialement favorable, vu que l'embouchure de l'affluent joue souvent le rôle d'un port naturel pour la navigation sur la rivière principale et par conséquent elle devient un endroit favorable au commerce. Cette situation était choisie aussi à cause de ses valeurs défensives. Les passages naturels (gués) sont aussi très importants par rapport à la repartition des villes et des bourgs au bord des rivières. L'auteur envisage deux genres de passages: des rivières et ceux des marais. La traversée des grandes vallées marécageuses est pour la plupart plus difficile que la traversée des rivières.

La relation étroite entre l'habitat urbain et le réseau routier est généralement connue. Le long des lignes de communication, utilisées par le commerce, apparaissent partout des conditions spécialement favorables à la formation des villes et des bourgs.

Au N. E. de la Pologne nous rencontrons l'habitat urbain le long des routes principales, en moyenne tous les 20,7 km, et le long des routes secondaires — tous les 23,4 km. Les villes et les bourgs, selon l'opinion de l'auteur, sont séparés par une distance que les voyageurs traversaient jadis ordinairement en un jour. L'auteur documente son point de vue par les données historiques.

L'habitat urbain a surgi en grand nombre sur le terrain mentionné après la construction des chemins de fer. Les chemins de fer, construits par la Russie après les partages de la Pologne, laissaient pour la plupart de côté les anciens centres économiques du pays et s'éloignaient d'eux à plusieurs km. Il est évident que dans ces conditions le réseau ne contribuait pas au développement des villes et des bourgs déjà existants: au contraire, il les condamnait à périr en créant en même temps de nouveaux centres près du chemin de fer.

Dans certaines régions au N. E. de la Pologne il y a une relation entre la repartition d'habitat urbain et la densité de la population. Ce phénomène se fait remarquer dans la voïevodie de Wilno, comme nous le démontre le tableau III et IV. Il n'en est pas ainsi dans la voïevodie de Nowogródek. P. ex. dans le district de Nieśwież, qui possède le sol le plus fertile de toute la Pologne N. E. (loess) et la plus grande densité de la population, l'habitat urbain est le plus rare. L'auteur attribue ce phénomène à des facteurs historiques.

En général on peut dire que la repartition d'habitat urbain au N. E. de la Pologne a pour la plupart un caractère linéaire. Les villes et les bourgs sont situés le long des rivières, ou bien le long des accidents principaux du terrain (sur les limites des plateaux et des dépressions) et avant tout le long des lignes de communication terrestre.



201904