



You have downloaded a document from  
**RE-BUŚ**  
repository of the University of Silesia in Katowice

**Title:** Układ lokalizacyjny miast typu system - sieci na obszarze Polski

**Author:** Robert Krzysztofik

**Citation style:** Krzysztofik Robert. (2009). Układ lokalizacyjny miast typu system - sieci na obszarze Polski. Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego



Robert Krzysztofik

# Układ lokalizacyjny miast typu system – sieci na obszarze Polski



Wydawnictwo  
Uniwersytetu Śląskiego  
Katowice 2009





**Układ lokalizacyjny miast  
typu system — sieci  
na obszarze Polski**

*Siostrze Joannie*



NR 2657

Robert Krzysztofik

# Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci na obszarze Polski

Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Katowice 2009

Redaktor Serii: Nauki o Ziemi  
Andrzej T. Jankowski

Recenzent  
Marek Koter

Publikacja będzie dostępna — po wyczerpaniu nakładu — w wersji internetowej:

Śląska Biblioteka Cyfrowa  
**[www.sbc.org.pl](http://www.sbc.org.pl)**

## Spis treści

Wprowadzenie . . . . .	7
Teoria i jej odniesienia w literaturze . . . . .	11
System — sieci a teoria miejsc centralnych . . . . .	11
Kwestia przedpola i zaplecza . . . . .	13
Dynamika układów . . . . .	15
Odniesienia i nawiązania do koncepcji . . . . .	16
Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci na ziemiach polskich w okresie wczesnonowożytnym . . . . .	21
Ramy czasoprzestrzenne . . . . .	21
Przed powstaniem układu. Okres inicjacji układu . . . . .	26
Polifunkcyjne tło i mechanizmy społeczno-ekonomiczne układu . . . . .	27
Typologia miast układu lokalizacyjnego . . . . .	49
Typologia funkcjonalna układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci na ziemiach Polski . . . . .	50
Typologia przestrzenno-rozwojowa układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci na ziemiach Polski . . . . .	71
Zakończenie . . . . .	89
Aneks . . . . .	93
Bibliografia . . . . .	119
Summary . . . . .	133
Zusammenfassung . . . . .	135





„Czas i pieniądze znaczą o wiele więcej niż geometria: w rzeczywistości to koszty i ryzyko transportu stoją naprzeciw możliwościom zysku”.

„Time and money count for more than geometry: the costs and risks of carriage balanced against the opportunities for profit”.

F. Braudel, 1966 za P. Hohenbergiem i L.H. Lees (1985, s. 66)

## Wprowadzenie

Rozwój współczesnych systemów osadniczych w Europie i w Polsce przechodzi największe w swej historii zmiany. Dynamika procesów urbanizacyjnych, globalizacja gospodarki, postęp społeczny sprawiają, że miasta, a w zasadzie ich sieci, stają się głównymi arenami przeobrażeń kontynentu europejskiego.

Specyfika zmian życia społeczno-ekonomicznego zarówno w Europie, jak i na świecie coraz częściej jest sprowadzana do zjawiska usieciowienia (por. m.in.: Batten, 1995; Stryjakiewicz, 2001; *Global Networks...*, 2002; Taylor, 2003). Pod tym pojęciem rozumie się zwykle zdefiniowane zbiory miast cechujące się widoczną samoorganizacją opartą na współpracy ekonomiczno-społecznej oraz wynikających z niej konkretnych układach powiązań. Specyfiką układów miast sieciowych jest ich transgraniczny, a najczęściej transkontynentalny charakter. Postęp społeczno-ekonomiczny ostatnich dwóch stuleci sprawił, że mówiąc o współczesnym układzie osadniczym (tu: miejskim), traktuje się go *de facto* jako swoisty układ sieci — układ o różnym stopniu powiązania, skomplikowanych systemach połączeń; cechujący się bardzo wyraźnym nakładaniem się na siebie. Rzeczywistość gospodarczo-polityczna przełomu tysiącleci w Europie i w większości krajów świata nie pozwala wręcz na izolację przestrzenną pojedynczego miasta. Miasta funkcjonują w sieciach, których granice są wyznaczone wielkością ośrodków znajdujących się w układzie, specyfiką bazy ekonomicznej, specyfiką kulturową czy podobieństwem lub bliskością geograficzną. Usieciowienie miast — również w wymiarze transgranicznym — nie jest jednak zjawiskiem nowym. Na kwestie te zwracano uwagę w badaniach nad dziejami miast od wielu lat. Dotyczy to zarówno badań historyczno-osadniczych (m.in. Hohenberg, Lees, 1985; Greif, 2006), jak i geograficzno-osadniczych (m.in. Komorowski, 2005). Wielość ujęć w obu dziedzinach można sprowadzić do wspólnego wniosku: usieciowienie miast jest zjawiskiem trwałym i stale towarzyszącym rozwojowi kultur miejskich. Zauważalne różnice odnoszą się jedynie do skali zjawiska oraz zmieniających się podstaw współpracy.

W naukach historycznych szczególnie podkreśla się rolę sieci miejskich jako płaszczyzn rozwojowych poszczególnych okresów historycznych. Ich trwałość, chociaż poddawana różnym korektom, stanowi w tym ujęciu tło współczesnych układów osadniczych, zwłaszcza tych, które mają dziś największe znaczenie.

W naukach geograficznych sieci miast najchętniej są badane w tych przypadkach, w których układ taki wyraźnie wyodrębnia się ogromem skali lub charakterystycznym elementem geograficznym. Na tej fali powstało m.in. pojęcie miast globalnych czy miast sieciowych. Niestety, nieczęsto podkreśla się w nich, że zjawiska te można obserwować także w ujęciu retrospektywnym. Miasto światowe według koncepcji S. Sassen (2001) w zasadzie jest tożsame tzw. miastu — światu, którego specyfikę dla okresu feudalnego już wcześniej obrazowo naszkicował F. Braudel (1992 a, 1992 b).

Najczytelniejszą próbą pogodzenia stanowisk geografów i historyków co do usieciowienia miast była niewątpliwie praca L.H. Lees i P. Hohenberga (1985, 1995) o umiastowieniu Europy. Zagadnienie sieciowości autorzy pracy wkomponowali w opis procesu urbanizacji, potraktowanego w kategoriach ciągłości — od okresu feudalnego aż po XX wiek. Istotność tej próby z punktu widzenia wyjaśnienia specyfiki rozwoju sieci miast polega zwłaszcza na zestawieniu dwóch różnych koncepcji: teorii ośrodków centralnych i modelu system — sieci (*network system*). W przywoływanej wcześniej pracy szczególne znaczenie miało wprowadzenie modelu wyjaśniającego rozwój miast sieciowych w przeszłości. Jakkolwiek wyjaśnienie tej kwestii odnajdujemy także w innych, zwłaszcza późniejszych pracach o historycznym usieciowieniu miast (Spufford, 2003; Taylor, 2004), to dopiero w tej książce eksplikację oparto na w miarę rozbudowanym modelu.

Model typu system — sieci został przedstawiony szczegółowo w pierwszej części niniejszego opracowania jako tło dla próby omówienia specyfiki rozwoju sieci miast na części obszaru współczesnej Polski w okresie wczesnonowoczesnym. Celem nadrzędnym wykorzystania tego modelu zaś była próba odpowiedzi na pytanie — o ile model przedstawiony przez P. Hohenberga i L.H. Lees potwierdza się dla ziem polskich? Opracowanie to z uwagi na geograficzno-historyczny charakter w wielu kwestiach odbiega od „klasycznych” ujęć sieci miejskich prezentowanych w naukach historycznych — tak w literaturze zagranicznej (m.in. Backsai, 1995; Bairoch, 1988; Benevolo, 1995; Chittolini, 1994; Clark, 1991, 1992; Clark, Slack, 1976; Clout, 1977 a, 1977 b; Hittle, 1979; Hohenberg, Lees, 1988, 1996; Ringrose, 1998; Vance, 1970, 1975), jak i krajowej (m.in.: Aleksandrowicz, 1964, 1980; Czarnecki, 1999; Ćwik, 1968; Guldon, 1963, 1965; Horn, 1967, 1975; Janeczek, 1991; Jarmolik, 1982; Jasiński, 1980; Kiryk, 1972, 1980, 1985, 1993 b; Kuśnierz, 1993 b; Lalik, 1976; Maroszek, 1990; Motylewicz, 1993; *Państwo zakonu...*, 2000; Szczygieł, 1989, 1993; Trzebiński, 1960; Wyrobisz, 1970; Wyzumski, 1980).

Opracowanie niniejsze nie zachowuje wszystkich rygorów studium geograficznego, zwłaszcza w kwestii ścisłego trzymania się aspektów metodologicznych. W przeciwieństwie do badań nad współczesną przestrzenią obszaru Polski brak bowiem dla badanego okresu pełnej bazy danych źródłowych (tzw. pierwotnych). Uniemożliwia to używanie stwierdzeń kategoriowych. W wielu kwestiach zatem możliwe jest jedynie odtworzenie rzeczywistości. Wpływa to z kolei na wiarygodność otrzymanych wyników, która w porównaniu z opracowaniami odnoszącymi się do współczesności czy nawet okresu industrialnego jest niższa.

W pracy starano się zachować poprawność metodologiczną i terminologiczną wypracowaną w sferze badań geografii miast oraz geografii historycznej (por. m.in.: Buczek, 1958; Carter, 1987; Dobrowolska, 1953; Dylak, 1971; Dziewoński, 1967; Jerczyński, 1977; Hładylowicz, 1932; Krzysztofik, 2003; Lalik, 1975; Janiszewski, 1991; Jelonek, 1963; Kiełczewska-Zaleska, 1977; Koter, 1994; Kulesza, 2001; Liszewski, Maik, 2000; Maik, 1992; Rutkowska-Płachcińska, 1966). Jest to problem o tyle istotny, że pozwala ominąć wiele nieporozumień w definiowaniu lub uogólnianiu tych samych zjawisk i procesów, rozważanych jednak z odmiennych punktów widzenia. Przykład zastosowania m.in. koncepcji ośrodków centralnych prezentowany w dalszej części pracy jest tu dość wymowny.

Drugą niezwykle ważną kwestią było nawiązanie do niektórych prac historycznych (m.in.: Bieniarzówna, 1963; Grochulska, 1973; Kiryk, 1991; Korgul, 1991; Małecki, 1968; Mączak, 1968; Ochmański, 1958; Opas, 1970, 1971; Szczygieł, 2002; Wiesiołowski, 1985; Wyrobisz, 1967, 1974, 1976 a, 1976 b, 1987; Zajączkowski, 1966), w których zwrócono uwagę na różne aspekty gospodarcze i gospodarczo-społeczne związane z wczesnonowożytnymi uwarunkowaniami funkcjonowania miast i ich bazy ekonomicznej. Wiele zagadnień obejmujących tę problematykę podjęto także w licznych monografiach miast i regionów. Najważniejsze z nich zestawiono w *Bibliografii*.

Praca o koncepcji rozwoju miast w ramach układu lokalizacyjnego typu system — sieci była trudna w realizacji z kilku powodów.

Po pierwsze, jest to praca pisana przez geografę historycznego wywodzącego się ze środowiska geograficznego. Stosowanie różnych warsztatów badawczych przez geografów historycznych wywodzących się z obu środowisk niesie ze sobą pewne konsekwencje, które przejawiają się przede wszystkim w sposobie spojrzenia na podobne zagadnienie. W niniejszej publikacji jest to więc raczej ujęcie teoretyczno-empiryczne.

Po drugie, jest to model stosunkowo rzadko pojawiający się w krajowych publikacjach historycznych. Jeszcze mniej znany jest w środowisku geograficznym i to pomimo faktu, że został zaprezentowany jako alternatywa koncepcji ośrodków centralnych — jednej z kilku najważniejszych i bardzo często wykorzystywanej w geografii osadnictwa. Rolą autora było więc przybliżenie koncepcji i próba jej oceny. W tej drugiej kwestii nawiązano także do istniejących recenzji.

Kolejny problem stanowiło oparcie się z jednej strony na wtórnym materiale źródłowym, z drugiej zaś — pojawiające się braki źródłowe. Jak już wcześniej zasygnalizowano, w wielu przypadkach rzeczywistość musiała być odtworzona na podstawie takich elementów, jak: podobieństwo funkcjonalne, geograficzno-lokalizacyjne, działające siły i mechanizmy miastotwórcze, dostępne dane cząstkowe i inne.

W pracy starano się jednak, by ogół istniejących utrudnień badawczych, a także pewne nieścisłości terminologiczne nie stały na drodze próbie przybliżenia i wykorzystania jednej z bardziej interesujących koncepcji wyjaśniania procesów urbanizacji — modelu układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci P. H o h e n b e r g a i L. H. L e e s. Wspomnieć w tym miejscu należy, że dyskusyjne jest nawet polskie tłumaczenie określenia *network system* jako tytułowy system — sieci. Proponowane tłumaczenie tego terminu w odniesieniu do geograficznych definicji sieci miejskiej i systemu miejskiego może budzić wiele wątpliwości. Zdecydowano się go użyć z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze, dyskusyjne są także inne określenia: system — sieć, system sieciowy, system powiązań czy sieć systemów. Drugą kwestią jest nawiązanie do pionierskiego artykułu A. W y r o b i s z a (1989), w którym autor zasygnalizował podstawowe założenia rozważanej koncepcji oraz postulował potrzebę dalszych jej badań i wykorzystania.

Niniejsza książka jest próbą wyjścia naprzeciw tym postulatam. W zasadzie jest to pierwsze, empiryczne ujęcie omawianego modelu w odniesieniu do ziem polskich. Ideą książki było w tym kontekście wskazać zależności rozwoju wczesnonowożytnej sieci miejskiej w dorzeczu Wisły z różnorodnymi uwarunkowaniami: geograficznymi (m.in. położenie i lokalizacja dróg wodnych, miast czy państw), ekonomicznymi (m.in. problem pańszczyzny, popytu i podaży produkcji rolniczej), społecznymi (m.in. rola szlachty i magnaterii, urbanizacja wsi), czy prawno-własnościowymi.

Wszystkie te problemy doczekały się wielu znaczących opracowań. Uwaga ta dotyczy szczególnie różnych, szczególnie ekonomicznych, aspektów tzw. handlu wiślanego. Celem była zatem próba znalezienia zależności między działającymi procesami i zjawiskami gospodarczymi oraz społecznymi a modelem formowania się ówczesnej sieci miejskiej. Zestawienie obu problemów wykazało znaczące korelacje i sprzężenia, szczególnie jeśli chodzi o kwestię — charakterystycznego dla tego okresu — układu lokalizacyjnego miast.

Podjętego tematu nie wyczerpano, ale wskazana jest niewątpliwie dalsza krytyka modelu i jego rozwinięcia zarówno teoretyczna, jak i empiryczna. Rozwinięcie tych kwestii byłoby niezmiernie istotne z punktu widzenia pogłębienia wiedzy na temat sieciowych modeli urbanizacji, tym bardziej że w wielu punktach mają one swe analogie do uwarunkowań współczesnych.

# Teoria i jej odniesienia w literaturze

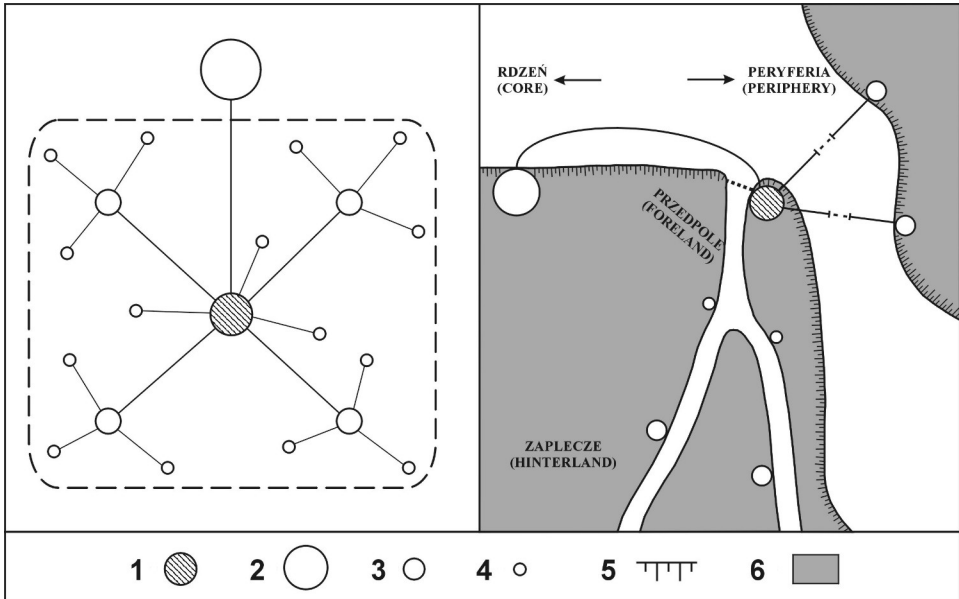
## System — sieci a teoria miejsc centralnych

Teoria rozwoju miast w układzie typu system — sieci (*network system*) została zaproponowana przez Paula M. Hohenberga i Lynn Hollen Lees w pracy: *The Making of Urban Europe 1000—1950* (1985). Na przykładzie głównie włoskich miast średniowiecznych i nowożytnych autorzy koncepcji udowadniają istotę i znaczenie nowego, alternatywnego spojrzenia na rozwój i układ sieci miejskiej. Istotną kwestią jest przy tym fakt, że nie negują oni w zasadzie najistotniejszych założeń powszechnie znanej teorii ośrodków centralnych W. Christallera. Badacze podkreślają oboczność tych dwóch podejść, dając jednocześnie dowody współwystępowania obu układów lokalizacyjnych, a w pewnych przypadkach nawet ich nakładania się. Teoria ośrodków centralnych w cytowanym opracowaniu służy jako swoisty punkt odniesień do poszczególnych elementów definicyjnych koncepcji system — sieci. Również w niniejszej pracy model badawczy P.M. Hohenberga i L.H. Lees zaprezentowano w części wstępnej, w nawiązaniu do teorii miejsc centralnych. Jako pierwszy autorzy omawiają element różnic strukturalnych obu układów lokalizacyjnych miast. I tak:

1. W teorii ośrodków centralnych za obszar oddziaływania uważa się najbliższą okolicę<sup>1</sup>, region. Jednostką bazową dla miasta funkcjonującego w układzie system — sieci jest zaś jego system powiązań handlowych (samych w sobie), zwłaszcza opartych na wymianie ponadlokalnej (ryc. 1).
2. W koncepcji Christallera rola miasta została sprowadzona do jego funkcjonowania jako centralnego ośrodka w hierarchii miejsc centralnych rozumianej jako pewnien ogół. P.M. Hohenberg i L.H. Lees z kolei piszą o mieście rozumia-

---

<sup>1</sup> Bezpośrednie zaplecze rolnicze.



**Ryc. 1.** Powiązania międzymiejskie miasta w dwóch rozważanych układach lokalizacyjnych miast — teorii ośrodków centralnych oraz modelu system — sieci

1 — lokalizacja wybranego, rozważanego miasta w układzie (sieci), 2 — najważniejsze miasto w danym układzie, 3 — mniejsze lub niżej usytuowane w hierarchii miasta układu (sieci), 4 — najmniejsze lub najniżej usytuowane w hierarchii miasto układu (sieci), 5 — wybrzeże morskie, 6 — obszar lądowy

Źródło: Hohenberg, Lees, 1985, s. 63.

**Fig. 1.** Interurban links for a city in two urban systems (locational patterns of cities) — central place system and network system

1 — city in question, 2 — major center, 3 — lesser city in urban network, 4 — small town in urban network, 5 — coastline, 6 — land areas

Source: Hohenberg, Lees, 1985, s. 63.

nym jako węzeł w sieci połączonych ze sobą ośrodków, spośród których rozróżnia się te z tzw. rdzenia i te z tzw. peryferii. Różnice, jeśli chodzi o kształt obszaru obsługi, są natomiast takie, że w pierwszym przypadku obejmował on obszary lądowe i miał określony kształt geometryczny, w drugim przypadku obejmował też obszary morskie i był nieregularny. Idealny typ ośrodka miejskiego w teorii miast centralnych stanowi miasto targowe, w teorii *network system* miasto kupieckie (H o h e n b e r g, L e e s, 1985, s. 65).

Istotne różnice w obu teoriach odnoszą się również do funkcji miast:

1. W układzie lokalizacyjnym typu system — sieci funkcje ekonomiczne obejmują handel, zwłaszcza długodystansowy, funkcje polityczne zaś stanowią nieformalną kontrolę lub swoisty rodzaj imperialnej hegemonii. W kwestiach kulturalnych zaznacza się różnorodność.
2. W teorii miejsc centralnych w pierwszym przypadku była to sprzedaż i usługi, głównie o charakterze lokalnym, w drugim zaś administracja z hierarchicznymi,

regularnymi połączeniami w stosunku do lokalnych mniejszych jednostek osadniczych. Funkcje kulturalne wyróżniały się jednorodnością.

W dalszej części zaprezentowano różnice, które autorzy książki kategoryzują jako ewolucja (układu). I tak, w teorii christallerowskiej wzrost ekonomiczny wywierany jest w wyniku rozładowania podaży, u P. Hohenberga i L.H. Lees — w wyniku ilościowego i przestrzennego rozszerzania popytu. Jeśli chodzi o kierunek rozwoju, to w pierwszej omawianej teorii przyjmuje się relację: do ośrodka z jego bazy, w drugiej natomiast na zewnątrz z rdzenia. Ostatnia różnica dotyczy najważniejszych (miastotwórczych) grup społeczno-zawodowych. W pierwszym przypadku są to producenci: rzemieślnicy i rolnicy, w drugim handlowcy: kupcy i bankierzy (H o h e n b e r g, L e e s, s. 65).

## Kwestia przedpola i zaplecza

W nawiązaniu do przedstawionych wcześniej rozważań trzeba jeszcze wspomnieć o istocie powiązań międzymiastowych. W teorii *network system* podkreśla się zwłaszcza status pewnego typu miasta jako wrót pomiędzy rdzeniem a peryferiami, usadowionego skrajnie na przedpolu w jednej z tych stref. Jako rdzeń trzeba rozumieć region (regiony), z którego wychodzą impulsy rozszerzania popytu. Cechują się one na ogół wyższym poziomem rozwoju procesów społeczno-ekonomicznych. Peryferia stanowią strefy brzeżne podlegające interakcjom strefy rdzeniowej. Z innego punktu widzenia są to obszary odbioru impulsów kreujących popyt. Każda ze stref ma swój obszar przedpola (*foreland*) i zaplecza (*hinterland*)<sup>2</sup>. Strefa *foreland* obszaru rdzeniowego i peryferyjnego jest powiązana układami typu koncentrycznego. Tabela 1 prezentuje strefę *forelandu* w kontekście północnoeuropejskiego zbioru miast związanych ekonomicznie z Gdańskiem.

Funkcjonowanie i rozwój strefy przedpola w istotny sposób odnosi się do koncepcji „osi rozwoju” autorstwa P. Pottiera (por. T o d d, 1978). Idealizacja rozważań Pottiera zmierza do podkreślenia roli dwóch miast w rozwoju układu liniowego rozciągniętego między tymi ośrodkami, co odbywa się przede wszystkim na podstawie tzw. korzyści skali. W kontekście rozważań nad teorią biegunów wzrostu ośrodki te stają się emitentami impulsów rozwojowych dla zlokalizowanego między nimi, ułożonego liniowo systemu miast. W teorii system — sieci rozpatruje się wielokrotnie złożone zespoły dwóch miast i ich liniowo przebiegające

---

<sup>2</sup> Pojęcia *hinterlandu* i *forelandu* zaczerpnięto z geografii transportu (por.: v a n C l e e f (1941), M o r g a n (1959), W e i g e n d (1958), w Polsce m.in. J. Z a l e s k i (1967)). Praktyczne wykorzystanie obu pojęć w stosunku do rozważań nad współczesną geografiami można znaleźć natomiast m.in. w pracach G. W e i g e n d a (1956), D. P a t t o n a (1958), W. B a r c z u k a (1975).



**Tabela 1.** Główne powiązania morskie Gdańska w drugiej ćwierci XVII wieku**Table 1.** The most important interurban maritime links of Gdańsk in the second quarter of the 17<sup>th</sup> century

Państwa i regiony	Miasta
Portugalia	Lizbona, Setubal
Francja	Bajonna, Bordeaux, Broudge, Calais, Dieppe, Hawr, Nantes, La Rochele, Rouen
Wyspy Brytyjskie	Aberdeen, Dover, Dublin, Hull, Londyn, Sandwich
Niderlandy	Amsterdam, Antwerpia, Bergem op Zoom, Delft, Deventer, Dordrecht, Gandawa, Groningen, Haarlem, Hindelopen, Hoorn, Kampen, Leeuwarden, Leiden, Ostenda, Rotterdam, Schiedam, Staveren, Vlissingen
Skandynawia	Abo, Alborg, Aarhus, Bergen, Falsterbo, Kalmar, Kopenhaga, Landskrona, Langesund, Malmö, Norrköping, Nyköping, Sztokholm, Trondheim, Vyborg
Państwa niemieckie	Brema, Emden, Flensburg, Hamburg, Lubeka, Rostock, Wismar
Pomorze Szczecińskie	Gryfia, Kołobrzeg, Słupsk, Strzałów, Szczecin, Trzebiatów
Pozostałe regiony	Kłajpeda, Królewiec, Libawa, Parnawa, Rewel, Ryga

Źródło: M. Bogucka, 1970, s. 67.

Source: M. Bogucka, 1970, s. 67.

strefy oddziaływania. Przedpole z zapleczem typu *hinterland* wiążą natomiast układy o charakterze promienistym. Między zapleczami obszaru rdzeniowego i peryferyjnego<sup>3</sup> nie ma — przynajmniej w teorii — bezpośrednich powiązań. W tym kontekście interesująco przedstawiają się badania potencjału miejskiego J. de Vriesa (1984, s. 158—172). Badacz ten zwraca uwagę, że wyznaczony przez niego potencjał miejski dla okresu nowożytnego jest większy na obszarach rdzeniowych niż peryferyjnych oraz większy w strefie *forelandu* niż *hinterlandu*<sup>4</sup>.

Miasto stojące najwyżej w hierarchii, z udziałem swej klasy kupieckiej i bankierskiej, pośredniczy w wymianie handlowej między całym systemem ośrodków o mniejszym znaczeniu, zlokalizowanych w strefie *hinterlandu*, z innymi najwyższymi stojącymi w hierarchii miastami rejonu *coreland*. Tym samym dystrybucja

<sup>3</sup> W przypadku ziem polskich dowiódł tego m.in. *casus* XVI—XVIII-wiecznego województwa krakowskiego, które to z uwagi na silne powiązania z obszarami *hinterlandu* państw środkowoeuropejskich zostało odseparowane od tworzącego się na ziemiach polskich układu lokalizacyjnego typu *network system*.

<sup>4</sup> Za strefę przedpola przyjęto rozumieć w tym przypadku pas terenów nadbrzeżnych o szerokości 150—200 km od linii brzegowej. Mankamentem rozważań J. de Vriesa jest fakt uwzględnienia jedynie miast liczących więcej niż 10 tys. mieszkańców. Tak wysokie kryterium demograficzne do pewnego stopnia zniekształca rzeczywisty obraz sieci osadniczej.

i redystrybucja wcale nie kończą się na mieście stojącym najwyżej w hierarchii. Równocześnie specyficzny system powiązań komunikacyjnych (wodnych i wodno-ładowych) pozwala ominąć w dystrybucji i wymianie wiele miast pośrednich, które z pewnością uczestniczyłyby w tym procesie, jeżeli wziąć pod uwagę wybrane mechanizmy miastotwórcze teorii miejsc centralnych.

## **Dynamika układów**

Wspomniana wcześniej rola miasta głównego tworzącego popyt na produkty wytwarzane w głębi kraju zaburza model funkcjonowania miast jako układu zhierarchizowanego i regularnego, o ile istniał w takiej postaci wcześniej. Mamy tu do czynienia z przypadkiem, w którym tylko wybrane ośrodki na określonym terenie mogą sprostać popytowi. Dwa najważniejsze czynniki decydujące o ukształtowaniu się ośrodków podaży to możliwości produkcji i możliwości transportu. Region, w którym zachodzi równoważenie popytu i podaży, tworzy w teorii system — sieci podstawowy trzon peryferii: jeśli nasila się popyt, to rośnie towarowość regionu, co z kolei wobec zróżnicowanej specyfiki osadniczej, demograficznej, własnościowej i ekonomicznej może prowadzić do charakterystycznego modelowania sieci miejskiej. Przeobrażeniom poddana zostaje też sieć ośrodków o charakterze centralnym, położonych „na drodze, którą przebiega” rozszerzanie popytu.

Układy lokalizacyjne miast według omawianej teorii ośrodków centralnych już w okresie średniowiecznym na niektórych obszarach zaczęły być modyfikowane. W odróżnieniu od teorii christallerowskiej, w modelu omawianym w pracy były zmienione podstawy bazy ekonomicznej miast, zarówno w aspekcie przestrzennym jak i funkcjonalno-ekonomicznym. Sieć miast Polski preindustrialnej w modelu ośrodków centralnych mogła się najlepiej rozwijać na terenach:

- o gospodarce feudalnej opartej na rencie pieniężnej,
- o dobrze rozwiniętej sieci osadniczej,
- na których podstawy rozwoju gospodarczego były uwarunkowane gospodarką rolną opierającą się w przeważającym stopniu na konsumpcji wewnętrznej,
- o dobrze wykształconej sieci transportowej zorientowanej w kierunku centralnie położonego ośrodka regionalnego i promieniście rozchodzącej się we wszystkich kierunkach,
- o przestrzeni „niezakłóconej” w większym stopniu przez elementy fizyczno-geograficzne,
- zwartych politycznie i administracyjnie.

Dysharmonia zestawionych tu możliwości rozwojowych przeobrażała sieć w stopniu proporcjonalnym i specyficznym do istoty tych odchyleń. W pewnych sytuacjach dochodziło do transformacji układu ośrodków centralnych w kierunku układu

miast: wyspecjalizowanych, typu miasta — wrota<sup>5</sup> czy system — sieci. Zmieniające się procesy społeczno-ekonomiczne i polityczne oraz zróżnicowane warunki fizyczno-geograficzne były podstawowymi czynnikami, które doprowadziły do wydzielania się regionów ze zróżnicowanymi układami miast. W typie system — sieci na układ ten oddziaływały dodatkowo bardzo silne impulsy zlokalizowane poza granicami państwa polskiego.

## Odniesienia i nawiązania do koncepcji

Model *network system*, jakkolwiek zrodził się w połowie lat 80. ubiegłego wieku, to silnie jest oparty na teoriach ekonomicznych i geograficznych prezentowanych już wcześniej (por.: F. Braudel, 1992 a, c, R.N. Taaffe, R.L. Morrill i P.R. Gould 1963; J.E. Vance, 1970; I. Wallerstein, 1974). Główny nurt rozważań w tych publikacjach z jednej strony oscyluje w kierunku wyznaczenia odpowiedniej roli czynników merkantylnych w procesach gospodarczych, z drugiej zaś zwraca uwagę na zagadnienia polaryzacji i nierówności ekonomicznych w przestrzeni geograficznej.

Z ekonomicznego punktu widzenia rozważania nad typem system — sieci stanowią zaś niewątpliwie próbę idealizacji w ramach tzw. szkoły zależności, a rozważanej w kategoriach modeli i teorii zacofania (por. Kozak, 2001). Podbudowę metodologiczną ekonomiki omawianego układu stanowią tu m.in. wyjaśnienia A.G. Franka (Kozak, 2001, s. 64) w ramach propagowanego przez niego mechanizmu „rozwoju niedorozwoju peryferii” (*development of underdevelopment*). Badacz ten zaprezentował następujące hipotezy wyjaśniające mechanizm swej koncepcji:

1. Gospodarka peryferii jest kapitalistyczna od samego początku, tj. od momentu włączenia jej do gospodarki światowej poprzez handel międzynarodowy, proces podbojów i kolonizacji.
2. Prawem kapitalistycznej gospodarki światowej jest satelizacja, która przyczynia się do polaryzacji systemu światowego na metropolie (kraje centrum) i satelity (kraje peryferii). Ten sam proces satelizacji działa także w gospodarce peryferii, tworząc lokalne metropolie i lokalne satelity. Istnieje więc łańcuch zależności: metropolie — satelity. Postępujący drenaż i transport nadwyżki z peryferii do centrum dokonuje się poprzez działalność zewnętrznych i wewnętrznych monopolii działających na różnych szczeblach łańcucha metropolie-satelity oraz przymierze elit peryferii i centrum” (Kozak, 2001, s. 64).

---

<sup>5</sup> Układy typu miasta — wrota częściej stanowiły jednak przedpole rozwoju sieci o charakterze *central place*.

Jakkolwiek zaprezentowane paradygmaty zostały poddane później istotnym modyfikacjom<sup>6</sup>, także przez samego A.G. Franka, to na tym etapie widać ich wyraźną zbieżność z niektórymi elementami teorii L.H. Lees i P. Hohenberga. Potwierdzają to przede wszystkim analogiczne lub wyjątkowo zbliżone mechanizmy funkcjonowania miast zarówno w obszarach zacofanych (m.in. L a c o s t e, 1968), jak i w rejonach peryferyjnych w ujęciu koncepcji system — sieci.

Mniej wątpliwości budzi natomiast „umocowanie” teorii *network system* w ramach uogólniających rozważań J. Friedmanna (por.: D a r w e n t, 1978; D o m a n s k i, 1996, s. 165—166). Układ lokalizacyjny typu system — sieci w tym przypadku należy umiejscowić na obszarze pokrywającym się zarówno z wyróżnionymi regionami — rdzeniami, jak i regionami kolonizacji rolniczej oraz pozyskania surowców mineralnych. Teoria zaproponowana przez Friedmanna stanowi ważny głos w dyskusji na temat nierównowagi w regionalnych systemach społeczno-ekonomicznych, absorbujących także układy osadnicze. D.F. D a r w e n t (1978) twierdzi nawet, że zawiera w sobie znacznie większy walor metodologiczny niż najbardziej rozpowszechniona koncepcja biegunów i ośrodków wzrostu (por.: L a s u é n, 1969; J a n s e n, 1970; G r z e s z c z a k, 1999; D a r w e n t, 1978; P e n o u i l, 1978, 1980; P e r r o u x, 1978; T o d d, 1978).

Wspomnieć tu należy także o wcześniejszych pracach F. Braudla, koncentrujących się z kolei na wskazaniu pewnych poligenetycznych zaburzeń w procesach ekonomicznych i politycznych oraz w dynamice krajobrazu osadniczego. Przedmiotem badań zaś były głównie duże miasta śródziemnomorskie.

Rozważania R.N. T a a f f e’a, R.L. Morrilla i P.R. Goulda (1963)<sup>7</sup> oraz J.E. V a n c e’a (1970, s. 139—167) jakkolwiek podejmujące różne zagadnienia związane ze specyfiką modelu merkantylnego (*The Mercantile Model* u Vance’a), to skupiały się przede wszystkim na ścisłej analizie modelu dynamiki rozwoju sieci osadniczej. W kontekście układu lokalizacyjnego miast funkcjonującego w ramach teorii *network system* wspomnieć trzeba także o modelach skonstruowanych przez J.W. S i m m o n s a (1984, s. 59). Spośród czterech zaprezentowanych przez tego badacza typów systemowych, w odniesieniu do analizowanego modelu szczególną przydatność wykazują dwa pierwsze: „graniczno-kupiecki” (*Frontier — Mercantile*) oraz „surowcowo-eksportowy” (*Staple — Export*).

Układ miast typu *network system*, który ukształtował się w epoce wczesnonowoczesnej na znacznym obszarze ziem polskich można utożsamiać z konsolidacją obu wymienionych typów: ośrodkiem I rzędu w typie *Frontier — Mercantile* tożsamym z ośrodkiem I rzędu w typie *Staple — Export*. Ośrodki II i III rzędu w typie

---

<sup>6</sup> W literaturze ekonomicznej (K o z a k, 2001, s. 82) przyjęto, że słuszniejszy jest model I. Wallersteina *jednolitej koncepcji światowej gospodarki kapitalistycznej*, w której autor ten wyróżnia funkcjonujące podsystemy *centrum* i *półperyferii*.

<sup>7</sup> Por. krytykę rozważań badaczy amerykańskich: M. P o t r y k o w s k i, Z. T a y l o r (1982, s. 85).

„graniczno-kupieckim” zostają zastąpione przez ośrodki II i III rzędu typu „surowcowo-eksportowego”.

W niniejszym przeglądzie należy wymienić także pracę R.A. Mohla (1998) na temat systemów miast pogranicznych w koncepcji modelu system — sieci. Badacz ten w swych wyjaśnieniach odnosi się z kolei do wcześniejszych rozważań R.C. Wade’a (1959).

Koncepcja P. Hohenberga i L.H. Lees w nawiązaniu do wspomnianych tu prac stanowi próbę nadania opisywanym procesom społeczno-gospodarczym szerszych ram teorii rozwoju układu osadniczego. Jej znaczenie podkreśla fakt, że od przeszło półwiecza próby modelowania sieci miast opierały się głównie na teorii W. Christallera, co w przypadku pewnych epok i regionów nie mogło przynieść do końca oczekiwanych efektów (por. m.in. Neef, 1963; Rozman, 1978).

Innym odniesieniem dla omawianej teorii jest koncepcja *quasi*-komparatywnych kosztów produkcji J. Topolskiego (1977). Koncepcja ta stanowi miazę szerszej znanych rozważań D. Ricarda<sup>8</sup> na temat kosztów komparatywnych produkcji oraz tzw. teorii odpływu nadwyżki (*vent of surplus*) H. Van der Weeg<sup>9</sup>. J. Topolski, tworząc koncepcję autorską, powiązał ze sobą dwie poprzednie, wskazując jednak na większą istotność pierwszej z nich. Ujęcie takie stanowi najbardziej optymalne wytłumaczenie pewnych mechanizmów ekonomicznych, jakie miały miejsce na ziemiach polskich w okresie nowożytnym. Z uwagi na treść i cel teoretyczny koncepcja J. Topolskiego jest niewątpliwie teorią przejścia od rozważań I. Wallersteina (1974) do wywodów L.H. Lees i P. Hohenberga (1985). Zaznaczyć jednak trzeba, że prawdopodobnie nie była ona znana autorom koncepcji system — sieci.

Teoria *network system* wychodzi niewątpliwie naprzeciw modelowi „kolonialnemu” I. Wallersteina (1974), którego pełnej krytyki w polskiej literaturze ekonomiczno-historycznej dokonał ostatnio J. Topolski (2000). W odniesieniu do wspomnianego modelu Hohenberg i Lees zmieniają polityczno-ekonomiczny wyraz tzw. rdzenia zachodnioeuropejskiego i obszarów peryferyjnych w środkowo-wschodniej Europie na układy *stricte* gospodarcze. Przykłady ziem polskich oraz wielu krajów centralnej i wschodniej Europy dość wyraźnie pokazały, że w istocie studium I. Wallersteina (1974) w tym kontekście było nie do końca prawdziwe.

Współczesnym odniesieniem do tworzenia się układów miejskich typu *network system* w przeszłości może być model centrum — peryferie odwrotnie

---

<sup>8</sup> Zakłada ona m.in., że „specjalizacja w handlu międzynarodowym jest wynikiem odmiennej sytuacji poszczególnych terytoriów w odniesieniu do kosztów produkcji towarów przeznaczonych na rynek” (Topolski, 1977, s. 86).

<sup>9</sup> Teorię odpływu nadwyżki trzeba rozumieć jako chęć uzyskania porównawczo wyższych zysków, których rozwój stymuluje taka, a nie inna gałąź produkcji, przy czym najbardziej istotne znaczenie ma gałąź produkcji już na danym terytorium funkcjonująca (Topolski, 1977, s. 86; Kozak, 2001).

J.R. Lasuéna z 1985 roku. Zarys problemu<sup>10</sup> na przykładzie Hiszpanii przedstawił już szerzej R. Szul (1988). Model ten odnosi się przede wszystkim do etapu stabilizacji rozwojowej niektórych regionów (oraz rozwijających się na nich sieci miejskich — R.K.), słabiej zaś tłumaczy etap inicjalny. W nawiązaniu do modelu Lasuéna region i układ miast typu system — sieci, który funkcjonował na ziemiach polskich w epoce feudalnej, jest tożsamy z wyróżnianą przez autora strefą: peryferia polityczne — centrum gospodarcze.

Najpoważniejszym mankamentem teorii *network system* jest fakt nadmiernego skupienia się nad zagadnieniami metodologicznymi i empirycznymi strefy *foreland* kosztem zaplecza — strefy *hinterland*. Analizując funkcjonujący w okresie nowożytnym system miejski na znacznym obszarze Polski, zwraca uwagę adekwatność zaprezentowanej teorii do ośrodków przedpola. Słabiej wyodrębnione są tu cechy miast *hinterlandu*. Podejście takie jest niewątpliwie następstwem krytycyzmu skierowanego do wspomnianych rozważań Wallersteina

W pewnym sensie można się też zgodzić z zarzutem przedstawionym w najpoważniejszej jak dotąd krytyce modelu, podjętej przez C. Strikwerdę na łamach „Journal of Urban History” (1987). Recenzent podkreśla fakt zbytniej ogólnikowości teorii, czy raczej jej fragmentów oraz skromnego zestawu źródeł, którymi można by się podeprzeć w jej formułowaniu (Strikwerda, 1987, s. 432). Ustosunkowując się do całości cytowanego artykułu C. Strikwerdy, wydaje się jednak, że większy stopień jej uściślenia prowadziłby każdorazowo do wysuwania wniosków negatywnych w badaniach istnienia omawianych układów lub prób „łagodzenia stanowiska” przez niepotrzebne nadinterpretacje. Problem ten jest doskonale znany chociażby z praktyki badań nad ośrodkami centralnymi czy miastami — wrotami.

Niektóre zagadnienia teorii dość „chłodno” ocenił też D. Ringrose (1996). Zwraca on przede wszystkim uwagę na zbytnie skupienie się przez autorów modelu *network system* na elementach ekonomicznych w rozwoju układów miejskich. Badacz ten podkreśla jednocześnie istotność uwarunkowań politycznych w kreowaniu miejskiej sieci osadniczej epoki nowożytnej (Ringrose, 1998, s. 157, 160).

Z innych pozycji zagranicznych uwzględniających w opisie istnienie modelu system — sieci należy wspomnieć przede wszystkim interesującą pracę P. Horskiej, E. Maura i J. Musila (2002).

---

<sup>10</sup> W przeciwieństwie do klasycznej teorii „centrum — peryferie” w omawianym modelu podkreśla się występowanie rozdzielności między centrum polityczno-społecznym a centrum ekonomicznym kraju (Szul, 1988, s. 133—134). Rozdzielność ta ma, jak się wydaje, uwarunkowania z jednej strony w zachodzących procesach politycznych, z drugiej zaś w specyfice fizyczno-geograficznej wybranych obszarów. Model klasyczny zbieżny jest na ogół z tworzeniem się układów lokalizacyjnych bliskich teorii ośrodków centralnych. Model Lasuéna nawiązuje raczej do współwystępowania układów miast wyspecjalizowanych, czy omawianych tu sieci typu *network system*.

M. Batty (2001) z kolei nawiązuje do koncepcji system — sieci w kontekście badań nad współczesnym policentrycznym krajobrazem miejskim (2001, s. 636). Jednym z najstarszych zarysów ekonomiczno-osadniczych prezentujących *de facto* układ typu *network system* jest artykuł W. Siddle (1957) ukazujący relacje miast Alaski w stosunku do Seattle. Do tego trendu badawczego nawiązuje także praca R.C. Kloostermana i B. Lambregts (2001). Autorzy zwracają uwagę na region Randstad jako modelową przestrzeń teorii system — sieci „in a relatively pure form” (2001, s. 719). Najszerze odniesienie odnaleźć jednak można we wspomnianym artykule C. Strikwerdy (1987).

Teoria układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci jest jedną z krócej funkcjonujących, stąd nie ma jeszcze zbyt wielu do niej odwołań, zwłaszcza w polskiej literaturze naukowej. Spośród tych, które są, trzeba wspomnieć o pionierskim artykule A. Wyrobisza (1989). Idea tego opracowania skupiła się na krótkim przybliżeniu koncepcji oraz na jak najbardziej słusznym postulacie jej rozwinięcia i wykorzystania. Problematyka układu system — sieci została jednak podjęta w Polsce dopiero 10 lat później. Nawiązanie do omawianego modelu znalazło się m.in. w artykule dotyczącym umiastowienia północno-wschodniej Polski (Krzysztofik, 2000) oraz przy okazji prezentacji ścieżek rozwojowych europejskiej urbanizacji autorstwa M. Boguckiej (2001).

Uwagi krytyczne recenzentów, uzupełnione własnymi przemyśleniami, w dużej mierze uwzględniono w drugim wydaniu książki P. Hohenberga i L.H. Lees (1995). W żadnym stopniu uzupełnienia te nie wpłynęły na zmianę samej koncepcji oraz jej podstawowych założeń.

# Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci na ziemiach polskich w okresie wczesnonowożytnym

Ziemie polskie należą do obszarów, na których w przeszłości rozwinął się jeden z europejskich miejskich układów osadniczych zawierających się w modelu system — sieci.

Celem tego rozdziału jest omówienie najważniejszych kwestii związanych z jego funkcjonowaniem. Zagadnienie to opracowano w trzech częściach, obejmujących takie kwestie jak:

- czasoprzestrzenna identyfikacja układu,
- polifunkcyjne tło i mechanizmy społeczno-ekonomiczne,
- typologia miast układu.

Wszystkie one znalazły się w modelu zaprezentowanym wcześniej przez L.H. Lees i P. Hohenberga<sup>1</sup> (1985, s. 65). Jednak w nawiązaniu do układu pracy autorów omawianej koncepcji, w niniejszej publikacji poszczególne fragmenty tekstu zmodyfikowano tak, by zwiększyć ich czytelność. Drugim niemniej ważnym celem odejścia od schematu, była chęć uniknięcia w pewnych fragmentach powtórzeń.

## Ramy czasoprzestrzenne

Jednym z podstawowych elementów wymagających zdefiniowania jest zasięg tzw. czasoprzestrzeni funkcjonowania omawianego układu. Ustalenie ram gra-

---

<sup>1</sup> Badacze piszą na ten temat w takich ujęciach jak: struktury układu, funkcje układu i jego ewolucja.



nicznych zarówno obszaru, jak i zasięgu czasowego dla omawianego układu jest trudne. Trudności te wynikają przede wszystkim z ewolucji sieci osadniczej na przestrzeni dziejów oraz progresywnego charakteru procesów wpływających na wytyczne dla przeprowadzenia delimitacji. Stąd *ad hoc* trzeba założyć pewną umowność czy przejściowość prezentowanych cezur czasowych oraz granic przestrzennych. W praktyce korzystniejsze byłoby tu określenie czasoprzestrzennych stref granicznych. Obszar oddziaływań układu przeniesiono więc umownie w ramy obowiązującego ówczasie podziału administracyjnego. Nie jest to idealne rozwiązanie. Jednakże brak wielu danych uniemożliwia wprowadzenie na tym etapie korzystniejszego i uściślającego kryterium przestrzenno-funkcjonalnego<sup>2</sup>.

Ziemie polskie w dorzeczu Wisły jako wyodrębniająca się braudelowska gospodarka — świat leżały w strefie peryferyjnej północnoeuropejskiego układu typu system — sieci. W jej obrębie wyróżniono:

1. Strefę przedpola (*foreland*) obejmującą obszar XVI-wiecznych województw: pomorskiego, chełmińskiego i malborskiego, oraz okolice Kwidzyna leżącego na obszarze Prus Książęcych, dolinę Wisły w rejonie Solca i Fordonu w województwie inowrocławskim. Powierzchnia strefy przedpola w tak przyjętych granicach wynosiła około 20 tys. km<sup>2</sup> (*Historia Polski w liczbach...*, 1994, s. 15). Omawianą tu strefę wyznaczono z jednostek administracyjnych, na których obszarze znalazły się trzy miasta portowe (Gdańsk, Elbląg, Toruń) mające znaczniejszy udział w żegludze morskiej. Uzupełnieniem był pas terenów nadwiślańskich o szerokości ok. 15 km z obrębu Prus Książęcych i Kujaw.
2. Strefę zaplecza (*hinterland*, dalej także: zaplecze), obejmującą zaplecze dla ekspansji produkcji innych gospodarek — światów oraz strefę eksportu krajowej produkcji rolniczej (głównie zbożowej) i leśnej. W strefie zaplecza znajdowała się przeważająca liczba ośrodków miejskich zintegrowanych w ramach omawianego układu lokalizacyjnego. Obszar ten obejmował następujące jednostki administracyjne<sup>3</sup>:
  - w Wielkopolsce województwa: inowrocławskie<sup>4</sup>, brzeskie, łęczyckie, sieradzkie<sup>5</sup>, kaliskie (powiaty nakielski, kcyński i koniński), Ziemię Dobrzyńską (około 30,9 tys. km<sup>2</sup>),
  - Mazowsze (około 32,8 tys. km<sup>2</sup>),
  - w Małopolsce województwa: sandomierskie, lubelskie (około 37 tys. km<sup>2</sup>),

---

<sup>2</sup> Jako kryterium funkcjonalne w tym przypadku należy rozumieć wymierny (policzalny) stopień upodmiotowienia bazy ekonomicznej każdego z ośrodków miejskich dorzecza Wisły w kontekście układu lokalizacyjnego system — sieci.

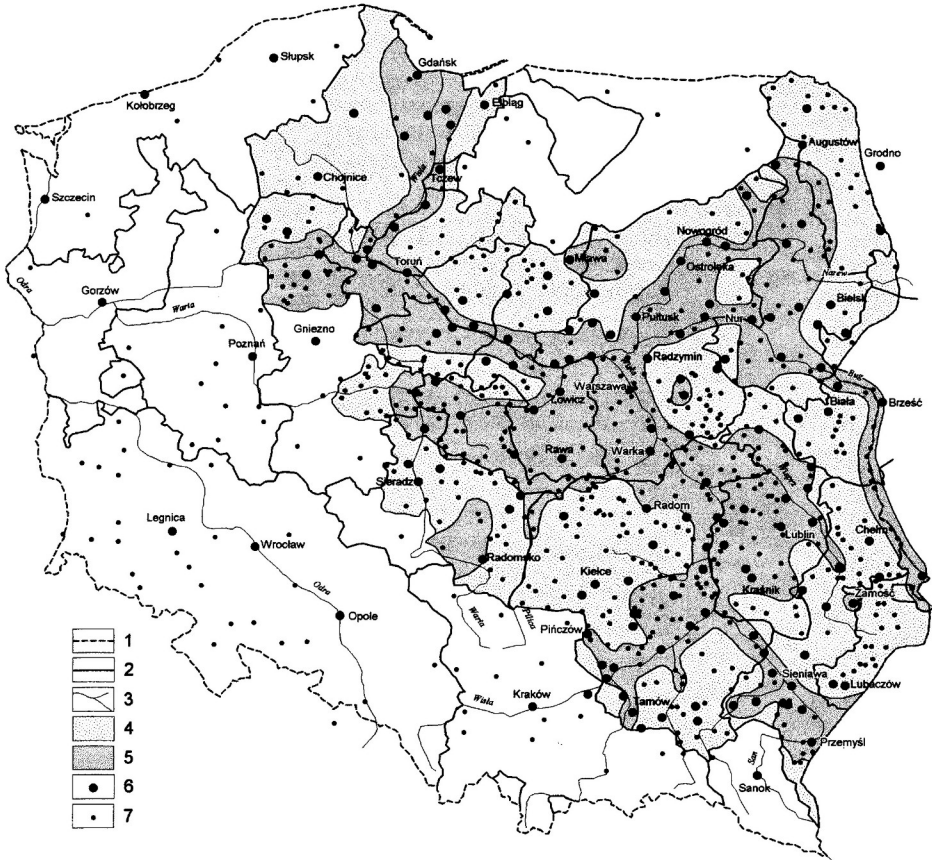
<sup>3</sup> Podział z około 1580 roku.

<sup>4</sup> Bez pasma nadwiślańskiego.

<sup>5</sup> Bez Ziemi Wieluńskiej.

- na Rusi Czerwonej (w granicach współczesnej Polski): województwo ruskie (bez Ziemi Sanockiej), województwo bełskie (około 20,2 tys. km<sup>2</sup>),
- Podlasie całe i część Wielkiego Księstwa Litewskiego: zachodnia część województwa brzeskiego, południowo-zachodnia część województwa trockiego (około 23,7 tys. km<sup>2</sup>).

Powierzchnia tak wydzielonej strefy zaplecza wynosiła około 144,6 tys. km<sup>2</sup>. Obie strefy zaprezentowano na ryc. 2.



**Ryc. 2.** Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci na obszarze Polski

1 — granica współczesnej Polski, 2 — ważniejsze granice państwowe i regionalne pod koniec XVI w., 3 — ważniejsze rzeki, 4 — strefa B układu lokalizacyjnego system — sieci, 5 — strefa A układu lokalizacyjnego system — sieci, 6 — główne miasta (XVI w.) oraz ośrodki układu lokalizacyjnego system — sieci, 7 — mniejsze miasta (XVI w.) oraz ośrodki układu lokalizacyjnego system — sieci

Źródło: Opracowanie własne.

**Fig. 2.** Locational pattern of cities according to conception of network system in the area of Poland

1 — contemporary boundary of Poland, 2 — mayor international and regional boundaries in the end of 16th century, 3 — mayor rivers, 4 — the B zone of the network system locational pattern, 5 — the A zone of the network system locational pattern, 6 — mayor cities (16th century) and the main centres of the network system locational pattern, 7 — lesser cities (16th century) and centres of the network system locational pattern

Source: By author.

Obszar, na którym ukształtował się układ lokalizacyjny miast typu system — sieci, wynosił w granicach dzisiejszej Polski około 164,6 tys. km<sup>2</sup>. Stanowi to około 52,5% współczesnej powierzchni kraju. Poza granicami (dzisiejszej) Polski znajdowała się natomiast strefa zaplecza „gdańskiego” o powierzchni co najmniej 150—220 tys. km<sup>2</sup>. Tylko obszar ziem czerwonoruskich (bez tych leżących obecnie w Polsce) sięgał około 180 tys. km<sup>2</sup> (*Historia Polski w liczbach...*, 1994, s. 14)<sup>6</sup>.

Interesującym zjawiskiem było w tym przypadku rozciągnięcie zaplecza na dorzecze innych rzek I rzędu: Dniestru czy Bohu<sup>7</sup>. Jak powszechny był to proces, pokazuje m.in. obraz zasięgu handlu ryskiego<sup>8</sup> (*Atlas historyczny Polski*, 1990, s. 19, ark. 2). Ogółem obszar oddziaływania omawianego układu *network system* obejmował powierzchnię około 320—350 tys. km<sup>2</sup>.

Otoczenie układu „nadwiślańskiego” stanowiły:

- Od zachodu i południa strefa przejściowa: Pomorza Zachodniego, Wielkopolski (XVI-wieczne województwo poznańskie, część Kaliskiego<sup>9</sup>, Ziemia Wieluńska z Ostrzeszowską), Śląsk, województwo krakowskie, południowa część województwa ruskiego (Ziemia Sanocka). Obszary te stanowiły silne rynki regionalne, jakkolwiek powiązane z Gdańskiem, to wyraźnie wyodrębniające się w przestrzeni geograficzno-ekonomicznej.
- Na wschodzie układ *network system* przesunięty był w kontekście dzisiejszych granic Polski na wschód w kierunku Podola i Wołynia. Tam przechodził on stopniowo w strefę oddziaływań systemu gospodarczego Rosji (Państwa Moskiewskiego). Tereny podolsko-ukraińskie były poddane wpływowi zarówno osi Dniepru, jak i osi Wisły. W pierwszym przypadku decydowała bliskość przestrzenna portów ładunkowych, w drugim bliskość przestrzenna rynków zbytu. Typ: gospodarka — świat lub strefa przejściowa stanowiły też obszar Wielkiego Księstwa Litewskiego poddany penetracji zarówno Gdańska, jak i Królewca, Tylży i Kowna czy Rygi (układy: Wisły, Pregoty, Niemna i Dźwiny). Mikrostrukturę tworzyła strefa oddziaływania Braniewa w rejonie Warmii. Strefa przejściowa lub mikroukłady (przedpola z własnymi zapleciami) inne niż „gdańsko-wiślański” w granicach współczesnej Polski zajmowały obszar około 130 tys. km<sup>2</sup>.

---

<sup>6</sup> Nie wydaje się jednak słuszne uznanie całości ziem czerwonoruskich za strefę oddziaływania Gdańska.

<sup>7</sup> Istotne znaczenie w procesie rozszerzania strefy *hinterland* na południowy wschód miała sytuacja polityczno-gospodarcza w dorzeczach Bohu, Dniestru i Dniepru, co ujawniało się zaniemocowaniem lub osłabieniem pozycji ekonomicznej handlowych miast — wrót (zwłaszcza Kaffy) w północnej części basenu Morza Czarnego (por. Quirini-Popławska, 1995).

<sup>8</sup> Zaplecze to obejmowało oprócz Dźwiny dorzecza takich rzek, jak Niemen czy Dniepr.

<sup>9</sup> O specyfice gospodarczej Wielkopolski w badanym okresie pisze m.in. J. Topolski (1987). Wiele istotnych aspektów powiązań gospodarczych Wielkopolski prezentuje także artykuł K. Chojnackiej (1952).

Analizując genezę ewoluującego układu miast typu system — sieci w rejonie dorzecza Wisły, należy stwierdzić, że dwa elementy odegrały tu szczególnie istotną rolę:

- system komunikacji oparty na dorzeczu dużej europejskiej rzeki, wraz z siecią kilkunastu większych dopływów (zaplecze — *hinterland*), a całość w większości na terenie jednego państwa,
- koniunktura podaży (etap inicjujący) oraz popytu i podaży (etap utrwalania i rozwoju) na specyficzną, wyspecjalizowaną produkcję.

Obie przesłanki sprawiały, że co najmniej od XIII/XIV wieku, a szczególnie od połowy XV wieku siły ekonomiczne rządzące w tym rejonie przeobraziły się w czynniki miastotwórcze modelujące sieć miejską według nowych zasad, które najlepiej opisuje koncepcja typu system — sieci. Pewne symptomy rozwijającego się układu występowały już w XIII—XIV wieku, co wyrażało się m.in. tworzeniem układów liniowych nowo lokowanych miast średnich i dużych w dolnym biegu Wisły jako sieci ośrodków obsługujących zaplecza lokalne i regionalne.

W niniejszej pracy za początkową cezurę czasową funkcjonowania układu system — sieci przyjęto jednak połowę XV wieku (symboliczną datą rozwoju omawianego układu miast był pokój toruński i włączenie Prus Królewskich do Rzeczypospolitej w 1454 roku). Umowną datą końcową jest zaś 2 połowa XVIII wieku (okres rozbiorów ziem polskich). Okres ten cechował się rozwojem i utrwalaniem stosunków folwarczno-pańszczyźnianych na ujednoliconym geograficznie zapleczu (rejon dorzecza Wisły), poddanym penetracji ośrodka strefy przedpola (Gdańsk). Okresy graniczne wiążą się więc odpowiednio z powstaniem i zanikiem, zarówno elementu geopolitycznego (Gdańsk i Pomorze Gdańskie w państwie polskim), jak i powstaniem oraz zanikiem specyfiki ustroju feudalnego opartego na gospodarce folwarczno-pańszczyźnianej (por. m.in. J. A. Wilder, 1936). Pewne znaczenie miały także zmiany w układzie powiązań komunikacyjnych (por. Kasparek, 1972, s. 146—147).

Okres trwania układu osadniczego typu *network system* przeszedł przez dwie fazy: od połowy XV wieku do połowy XVI wieku oraz od połowy XVI stulecia do rozbiorów<sup>10</sup>.

Faza pierwsza cechuje się ograniczonym zasięgiem przestrzennym rozwijającego się układu (Mazowsze, Kujawy, Wielkopolska, Prusy Królewskie) oraz znikającymi co prawda, ale jeszcze dość wyraźnymi powiązaniem typu *central place* w kontekście większych i średnich miast rejonu dorzecza Wisły i Odry (ryc. 2). Inną kwestią był fakt, że nadal dość duży udział w wymianie handlowej miało wtedy mieszczaństwo miast zaplecza.

Faza druga cechuje się pełną dojrzałością układu. Wyrażała się ona pełną integracją trzech pozostałych dzielnic: Małopolski, Rusi Czerwonej i Podlasia. Akcentujące się w krajowej sieci osadniczej, znaczące w XV wieku ośrodki o cha-

---

<sup>10</sup> Przechodzenie fazy I w II naświetla zwłaszcza praca J. Małeckiego (1968).

rakterze centralnym zostały w tym okresie „wypchnięte” czy raczej „pozostawione” poza układem (Kraków, Poznań) lub — w zależności od wielkości i położenia geograficznego — poddane jego presji (Warszawa, Lwów, Lublin)<sup>11</sup>. Zjawiska te rzecz jasna w żaden sposób nie ograniczyły roli ekonomiczno-społecznej tych miast oraz ich potencjału demograficznego.

## Przed powstaniem układu. Okres inicjacji układu

Funkcje komunikacyjno-handlowe Wisły genezą sięgają — co pewne — początków państwa polskiego (Gierszewski, 1982, s. 21). Niemniej pierwsze wzmianki o rzece, pośrednio sugerujące jej rolę gospodarczą, sięgają już okresu starożytnego (Wilczyński, 1993; por. także: Godłowski, Kozłowski, 1979, s. 148—157). Od połowy XIII wieku, wraz z intensyfikacją procesów urbanizacyjnych w Małopolsce, na Pomorzu i w państwie krzyżackim, rzeka i jej niektóre dopływy nabierają stopniowego znaczenia w kontaktach międzymiejskich i międzyregionalnych. Niemniej uwarunkowania rozwoju transportu i handlu rzeczynego w całym dorzeczu ograniczone były jeszcze wtedy na tyle, że w kontekście wymiany XVI—XVII-wiecznej trzeba je określić jako rozwijające się, inicjalne. Szczególnie słabe więzy łączyły Małopolskę z pozostałymi obszarami dorzecza (Mazowsze, Kujawy, Pomorze). Znamienne, że dla XIII-wiecznego Sandomierza główną osią transportową był układ: Kraków—Sandomierz—Przemyśl—Ruś, a nie dalszy bieg Wisły w dół rzeki. Od XIV wieku większego znaczenia nabiera trakt wiślany w handlu Torunia z Krakowem, rosną też powiązania gospodarcze państwa krzyżackiego z Mazowszem. Region ten staje się jednym z głównych zapleczy surowcowych państwa zakonnego.

Niewątpliwie pierwotnym zrębem miast typu system — sieci na ziemiach polskich było powstanie w 1367 roku Hanzy (Cameron, 1996, s. 77). Do związku należało blisko 200 miast kupieckich — od Zuider Zee po Zatokę Fińską, z których najważniejsze leżały nad morzem: Strzałów (Stralsund), Gdańsk, Visby, Ryga, Hamburg i Brema (Mollat du Jourdin, 1995, s. 65)<sup>12</sup>. Z uwzględnieniem pozycji tych miast oraz sprzyjających dodatkowo warunków politycznych mogły się ukształtować w największym stopniu późniejsze układy miast omawianego typu w tej części Europy.

---

<sup>11</sup> Wywierana presja powodowała, że w niektórych przypadkach dochodziło do separacji części spośród funkcji handlu dalekosiężnego i przejmowania ich przez ośrodki lepiej predysponowane do ich rozwoju. Przykład stanowi Lublin w stosunku do Kazimierza i Stężyicy, Sandomierz do Ulanowa i Rudnika, Lwów do Jarosławia i Przemyśla.

<sup>12</sup> Autor nie wymienił tu Lubeki, którą opisuje nieco wcześniej w kontekście jej roli w genezie i powstaniu związku.

Mechanizm ekonomiczny, który przyczynił się do zarysowania sieci miast na tym obszarze, kształtował się równolegle, a trwało to — jak już wspomniano — co najmniej od XIII—XIV wieku. Apogeum rozwoju przypadło zaś na przełom XVI—XVII wieku. Część spośród największych portów w basenie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego stało się, podobnie jak Gdańsk, ogniwami zapleczy lądowych, systematycznie ugruntowując swą dominację na pograniczu obszaru przedpola i własnego *hinterlandu* (Hamburg, Ryga, Brema). Pozostałe miasta, te bez wyraźnego zaplecza, którego rusztem mogłoby być dorzecze dużej rzeki, stanowiły bardzo ważne etapy w międzynarodowym pośrednictwie handlowym, co ułatwiało im strategiczne położenie na wysunięciach lądu w głąb morza, przesmykach czy cieśninach (Kopenhaga, Straslund). Sieć największych portów północnoeuropejskich była modelem przedpolem teorii Hohenberga i Lees. Gdańsk, a także w odpowiedniej skali Elbląg i Toruń, jako najważniejsze porty morskie na ziemiach polskich, do których docierały statki morskie, współtworzyły jeden z elementów układu europejskiego przedpola. W przeciwieństwie jednak do równorzędnych miast, takich jak np. Amsterdam czy Hamburg, był to fragment przedpola zlokalizowany w tzw. strefie peryferyjnej.

Równorzędność ta wynikała nie tyle z wielkości portów, co z współzależności funkcjonalnych. Z uwagi na czasoprzestrzenną zmienność znaczenia poszczególnych portów przeobrażał się również charakter i stopień nasilenia kontaktów pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, czego najlepszym przykładem była powszechnie znana translokacja portowych funkcji dominujących w rejonie ujścia Renu i Mozy: Brugia—Antwerpia—Amsterdam (Mollat du Jourdin, 1995, s. 82). Na ziemiach polskich do tego zjawiska nawiązywał, opisany w dalszej części, *casus* Elbląga, Torunia i Gdańska.

## Polifunkcyjne tło i mechanizmy społeczno-ekonomiczne układu

Specyfikę funkcji ekonomicznych, politycznych i kulturalnych układu system — sieci zaprezentowano jako jedność, co wynikało z ich ścisłych powiązań. Sieć miast rozwijających się na ziemiach polskich w ramach prezentowanego modelu była, jak wspomniano, tylko fragmentem pewnej całości, którego trzon wiążący stanowiły miasta północnoeuropejskiej strefy rdzeniowej (*corelandu*). Stąd też polifunkcyjne tło powstania i rozwoju prezentowanego układu trzeba rozpatrzeć z uwzględnieniem:

- regionów realizacji popytu zewnętrznego oraz miejscowej podaży (ziem polskich),
- regionów źródłowych popytu i jednocześnie regionów ostatecznych dla eksportu pochodzącego z ziem polskich (część północnoeuropejskich zapleczy z ich własnym pasmem rdzeniowym).

Powstanie i funkcjonowanie układu miast typu system — sieci było efektem m.in. specyficznej sytuacji ekonomicznej panującej na ziemiach polskich, zwłaszcza w XVI—XVIII wieku. Okres ten był czasem dominacji gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej na znacznie szerszym obszarze ziem polskich. Z uwagi na cel i temat pracy zrezygnowano z prezentacji wszystkich mechanizmów i dróg rozwojowych uwarunkowań ekonomicznych epoki. Temat ten omówiono zresztą już szerzej w literaturze przedmiotu (por. m.in.: B u j a k, 1938; M a ł o w i s t, 1948, 1993; R u s i ń s k i, 1954, 1981; K u l a, 1955, 1978, 1983 a, 1983 b, W a l l e r s t e i n, 1974; N o w a k, 1975, 1978; T o p o l s k i, 1977, 1978, 2000; R u t k o w s k i, 1982; B r z e c h c z y n, 1998<sup>13</sup>). W pracy wskazano jedynie te elementy, które stanowiły bezpośrednie tło dla możliwości rozwojowych miejskiej sieci osadniczej na omawianym obszarze.

**Kwestia pańszczyzny.** Pierwszym z istotniejszych czynników społeczno-ekonomicznych był sam moment przejścia w zależnościach feudalnych chłop — właściciela z czynszu na odrabianie pańszczyzny, w czym niepomiarową rolę odegrało zwłaszcza ustanowienie pańszczyzny tygodniowej zamiast rocznej. O ile w XV wieku pańszczyzna była rzadkością (I n g l o t, 1949, s. 340—342), o tyle w XVI wieku było to już zjawisko niemal normalne (R u s i ń s k i, 1986, s. 50—56; Z i e n t a r a i i n., 1988, s. 154—157). Upowszechnienie pańszczyzny zbiegło się z rozwojem folwarku szlacheckiego i miało z nim istotne powiązania, to zaś powodowało coraz silniejszą kumulację kapitału z produkcji rolniczej w rękach szlacheckich i magnackich<sup>14</sup>.

Coraz większa koncentracja produkcji rolnej, zwłaszcza przez folwark szlachecki typu *ekspansjonistycznego*<sup>15</sup>, prowadziła do swoistej dychotomii w jej podaży. Nieco uogólniając — chłop produkował na rynek lokalny (produkcja konsumpcyjna), a folwark na eksport (produkcja towarowa), (por. M a ł o w i s t, 1973, s. 280—281).

Proces ten w każdym z dwóch przypadków wyjątkowo negatywnie oddziaływał na gospodarkę miejską<sup>16</sup>. W tym kontekście J. T o p o l s k i (1978, s. 32—38)

---

<sup>13</sup> Tu też analityczno-krytyczny przegląd innych koncepcji przybliżających regionalną specyfikę ustroju feudalnego w Europie.

<sup>14</sup> W. K u l a (1983 b, s. 71) pisze o ekspansji folwarku następująco: „Działające w gospodarce tendencje prowadzić więc muszą folwark w kierunku:

1. starań o ilościowe zwiększanie »osiadłości« [...],
2. ilościowego zwiększania zagarnianej przez niego części produkcji, co można osiągnąć:
  - a) przez przesunięcia w podziale ziemi,
  - b) przez zwiększanie wymiaru robocizny (możliwe i niezbędne w wyniku właśnie przesunięcia w podziale ziemi),
3. monokultury pszeniczno-żytniej,
4. przerzucania kontaktów rynkowych z rynku wewnętrznego na zewnętrzny”.

<sup>15</sup> Termin według definicji J. T o p o l s k i e g o (2000).

<sup>16</sup> Rozważania te mają charakter uogólniający (modelowy), a prezentowane zjawiska — dominujący. Na podkreślenie zasługuje fakt „wrywania się drobnego producenta [chłopa pań-

zaprezentował ważny wskaźnik, jakim była koncentracja przyrostu efektywności ekonomicznej przez folwark szlachecki i magnacki na przestrzeni okresu feudalnego.

**Szlachta i magnateria a relacje miasto — wieś.** Znamienne jest tu, że na początku XVII wieku udział szlachty w wymianie z Gdańskiem wynosił aż 70%, mieszczan zaś jedynie 20% (B o g u c k a, 1981, s. 18).

W pierwszym przypadku mieliśmy do czynienia z sytuacją, w której: „Kontakty chłopa z rynkiem miejskim były [...] w zasadzie stałe, gdyż zawsze obciążały chłopa jakieś świadczenia pieniężne, dworskie czy państwowe. Te jednak kontakty miały charakter jednostronny: chłop sprzedawał, a nie kupował. Z jednej strony miało to dla miast ogromne znaczenie, warunkujące niemal ich egzystencję, gdyż zapewniało im aprowizację [...]. Z drugiej strony nie stwarzało to dla rzemiosła miejskiego rynku zbytu. Odbiorcą wyrobów miejskich stawał się chłop pańszczyźniany w zasadzie tylko w latach »dobrych«, a później tylko w latach wyjątkowo dobrych” (B o g u c k a, 1981 s. 82—83). Z tego opisu widać słabość mechanizmów rynkowych w odniesieniu do rzemiosła — jednej z dwóch podstawowych działalności ekonomicznych związanych z funkcjonowaniem miast<sup>17</sup>.

Wspomniana dychotomia w sposób równie niekorzystny wpłynęła na drugi z podstawowych w tym czasie czynników miastotwórczych, a mianowicie handel. Ten, który funkcjonował w skali lokalnej, o czym przekonuje przytoczony opis, miał — jak wspomina W. Kula — znamiona bardziej aprowizacji. W praktyce ograniczoność kontaktów wpływała wyjątkowo destrukcyjnie na kwestie ekonomiczne funkcji centralnych miasta (targi, jarmarki). Przejęcie przez szlachtę i magnaterię inicjatywy handlowej, eksportu produkcji z własnych dóbr wpłynęło z kolei negatywnie na towarowy handel dalekosiężny miast, handel rozumiany jako miastotwórczy czynnik wyspecjalizowany, pobudzający gospodarkę konkretnego ośrodka miejskiego. Jednocześnie przejęcie przez te uprzywilejowane grupy społeczne (szlachtę, magnaterię) na znaczniejszym obszarze ziem polskich lokal-

---

szczyźnianego — R.K.] z ograniczeń narzucanych mu przez właściciela dóbr i nawiązywanie przezeń różnorodnych zresztą co do zasięgu i trwałości kontaktów rynkowych” (W o j t o w i c z, 1978, s. 113).

<sup>17</sup> Na destabilizacyjne znaczenie pańszczyzny w procesach rynkowych (w konsekwencji rozwoju miast) zwraca uwagę również W. R u s i ń s k i (1954, s. 114), który wskazuje sytuację odwrotną: jak powrót do renty pieniężnej w II połowie XVIII wieku odradzał stosunki rynkowe. Z innego punktu widzenia sprawę przedstawia J. T o p o l s k i (1999, s. 73—75). Dowodzi mianowicie, że znaczne jak na ziemię polskie oczynszowanie chłopów wielkopolskich w okresie nowożytnym, przy zróżnicowanej produkcji folwarku szlacheckiego, dobrze wpływało na rozwój lokalnych procesów rynkowych i poziomowi urbanizacji. Czynniki te wraz z niekorzystnym położeniem Wielkopolski względem rynku gdańskiego [oddalenie od Wisły i jej dopływów — R.K.] i szczecińskiego [podwójny kordon graniczny na osi Warty — R.K.] wpłynęły na rozwój rynku regionalnego oraz przygranicznego [Śląsk, Brandenburgia — R.K.]. Tym samym jest to podstawowa przesłanka do wykluczenia centralnej i zachodniej części regionu wielkopolskiego z układu lokalizacyjnego typu system — sieci.



nej inicjatywy kupieckiej, charakterystycznej — przynajmniej w powszechnym archetypie — dla feudalnego miasta polskiego, było jednym z ich większych sukcesów ekonomicznych.

Nawet jeśli w którymś spośród miast omawianego obszaru wykształciła się w okresie średniowiecznym warstwa kupiecka, to w epoce nowożytnej została poddana silnej presji ekonomicznej, spowodowanej bezpośrednimi kontaktami szlachty z kupcami (lub ich faktorami) z Gdańska lub któregoś z miast nad dolną Wisłą. M. Bogucka (Bogucka, Samsonowicz, 1986 a, s. 422) pisze: „Faktorzy gdańskich kupców jeździli po całym kraju kontraktując plony folwarczne i płody leśne na pniu z obowiązkiem dostawy przez producenta loco Gdańsk [...] Kontrakty te — niesłychanie rozpowszechnione zjawisko w omawianym przez nas okresie — uzależniały szlacheckich dostawców od gdańszczan, a także sprzyjały życiu na kredyt. Z drugiej jednak strony przyczyniały się do przepływu części pieniędzy za zboże w głąb kraju, ograniczając i tak rozbudowane zakupy szlachty w samym Gdańsku”. Tym samym zbędne stało się tu pośrednictwo wielu miast o znaczeniu regionalnym, co było typowe dla relacji społeczno-ekonomicznych charakterystycznych dla modelu ośrodków centralnych, a szybko rozwijających się w średniowieczu. Sytuację gospodarczą wielu ośrodków miejskich o charakterze centralnym na rolniczym zapleczu ratował dominujący udział warstw mieszczańskich w rozprawdaniu produkcji importowej oraz wspomniane kontraktowanie na kredyty.

Dotyczyło to jednak miast na ogół średnich lub większych posiadających odpowiednio „wyższe” instytucje i dobra centralne lub położonych na obszarach o przewadze szlachty jednowioskowej. Niemniej i tu presja uwarunkowań społeczno-ekonomicznych na destabilizację miastotwórczych procesów rynkowych była bardzo silna (por.: Samsonowicz, 1954, s. 211—213).

J. Topolski (1955) w swej pracy na temat latyfundiów arcybiskupów gnieźnieńskich wskazuje na liczne przykłady ruralizacji miast — ośrodków kluczy, które w odniesieniu do koncepcji W. Christallera można uznać za ośrodki nadrzędne lokalnej sieci osadniczej<sup>18</sup>. Prezentowane przez autora przykłady Uniejowa i Opatówka są tu na tyle znamienne, by o nich nie wspomnieć (Topolski, 1955, s. 76—77, 81).

J. Reder (1980, s. 157—159) na przykładzie Szczebrzeszyna i Zamościa zarysował natomiast mechanizm depresji funkcji centralnych starszych ośrodków średniowiecznych pod wpływem nowych założeń miejskich jako ośrodków wielkich latyfundiów magnackich (por. także Stanekowa, 1975).

Interesujący przykład przechodzenia od powiązań typowych dla układów o charakterze ośrodków centralnych w kierunku układów o charakterze systemu

---

<sup>18</sup> Autor wskazuje jednocześnie na fakt, że każdorazowe odwrócenie trendu, a więc porażenie gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej na rzecz towarowo-pieniężnej prowadziło do restytucji procesów rozwojowych miast. Wskazane przykłady miast: Kamień (Krajeński) i Opatówek są tu egzemplifikacją modelową (Topolski, 1955, s. 132—133).

— sieci zaprezentował H. S a m s o n o w i c z (1995). Zjawisko to dla XV wieku przedstawił na przykładzie miasta małego (w skali europejskiej) i średniego (w skali polskiej), jakim był Brześć Kujawski, a także wskazując na przykład Łęczycy<sup>19</sup>. Badacz ten, prezentując powiązania horyzontów przestrzennych omawianego ośrodka z innymi miastami, formułuje kilka istotnych wniosków, które uzupełnione w niniejszej pracy dwoma wskaźnikami zarysowują pewien całościowy obraz mechanizmów kreujących układy typu system — sieci na bazie wcześniejszych o charakterze centralnym. I tak, pierwsza połowa XV wieku cechuje się znacznymi powiązaniem ośrodka wojewódzkiego z sąsiednimi miastami oraz siecią ośrodków wiejskich położonych w otaczającym je zapleczu rolniczym lub ziem sąsiednich. Brześć w tym okresie był typowym ośrodkiem centralnym z instytucjami ekonomicznymi i społeczno-politycznymi charakterystycznymi dla tej rangi ośrodka (S a m s o n o w i c z, 1995, s. 356—357). W związku z tym osoby notowane w księgach grodzkich wywodziły się przede wszystkim z grona chłopów i mieszczaństwa sąsiednich ośrodków. Na przykładzie tylko powiązań międzymiejskich Brześcia stwierdzono, że średnia odległość miasta, z którego przybywał odwiedzający omawiane miasto, wynosiła w tym okresie 39 km<sup>20</sup>. Przeciętna wielkość w klasyfikacji kategorii podatkowej takiego ośrodka to 3,06<sup>21</sup>. Brześć należał do kategorii 2. (*civitatis et oppida secundi ordinis*), (B o g u c k a, S a m s o n o w i c z, 1986, s. 353).

W II połowie XV wieku średnia odległość międzymiejska zwiększyła się do 57 km, a przeciętna ranga wielkościowa ośrodka miejskiego utrzymującego kontakty z Brześciem wzrosła do 2,54. Równie istotny i ściśle powiązany z poprzednim jest fakt zmian „pionowych”, na które zwraca uwagę autor artykułu, a mianowicie wypieranie grup mieszczaństwa z sąsiednich, w większości małych miasteczek, oraz chłopstwa przez szlachtę, magnaterię, Żydów i kupców, w tym z miast położonych w dalszej odległości od analizowanego ośrodka (S a m s o n o w i c z, 1995, s. 359). Wszystkie zmiany, jakie dokonały się w ciągu XV wieku, w sposób oczywisty pokazują efekt przemian ekonomicznych, a co za tym idzie procesów miastotwórczych w tym okresie. Przede wszystkim widać „odwracanie się” stojących wyżej w hierarchii ośrodków o charakterze centralnym od otaczającego zaplecza, z jednoczesnym wzrostem kontaktów dalekosiężnych (przede wszystkim handlowych), będących ważnym elementem określającym teorię rozwojową miast autorstwa P. Hohenberga i L.H. Lees.

---

<sup>19</sup> Rolę Brześcia w handlu gdańskim naświetla J. Małeckki (1968, s. 64—65); szerzej o mieście w pracy *Monografia Brześcia Kujawskiego...* (1970).

<sup>20</sup> Obliczenia własne na podstawie danych z tabeli ze s. 357—358, zamieszczonej w pracy H. Samsonowicza. Na zróżnicowanie odległości zwraca także uwagę kolumna nr 7 tej tabeli.

<sup>21</sup> Skala kategoryzacji podatkowej wyróżniała ośrodki 1., 2., 3. i 4. stopnia. Najprężniejsze ośrodki stanowiły miasta kategorii 1. Na podstawie sporządzonych obliczeń (wymienionych tabel) widać, że przeciętne miasto, z którym Brześć miał kontakty, było o jeden przedział niżej w hierarchii społeczno-ekonomicznej.

Na inny ciekawy przykład wskazuje G. Myśliwski (1998). Badacz ten zwraca uwagę na lokację Nowego Miasta Łowicza jako ośrodka o funkcjach kupieckich lepiej przystosowanego do nowych warunków przestrzenno-ekonomicznych niż sąsiednie miasto centralne — Stare Miasto Łowicz (Myśliwski, 1998, s. 268; szerzej w: *Łowicz...*, 1986). W przypadku Łowicza w porównaniu z Brześciem zmiana funkcji ujawniała się w procesie ich przestrzennej dualizacji na dwie prawnie odrębne jednostki miejskie.

W kontekście przytoczonych faktów nie mogły przynieść do końca oczekiwanych rezultatów prace, w których dokonywano np. prób powiązania teorii A. Lösch'a z uwarunkowaniami lokalizacyjnymi XVIII-wiecznej ziemi łeczycko-sieradzkiej (Goldberg, 1964, s. 69).

Istotny jest tu również fakt, że zmiany zmodyfikowały powiązania i bazę ekonomiczno-społeczną jednego z kilkunastu ośrodków 2. kategorii, o ważnych funkcjach centralnych. Tym samym wnioskować należy, że jeszcze silniejszej presji podlegać musiały, korzystnie położone<sup>22</sup>, mniej znaczące miasta 3. i 4. kategorii. Procesy ewolucyjnych przekształceń w wymianie i handlu rynkowym zachodziły również na obszarach nieleżących w regionie uformowanego układu miast typu system — sieci. Przykład okolic Wielunia jest tu dość charakterystyczny: „Coraz liczniejsze zobowiązania feudalne, a zwłaszcza rosnąca pańszczyzna, doprowadziły do zubożenia najbogatszej grupy ludności wiejskiej, tj. kmieci. Powodowało to, że lokalne ośrodki miejskie traciły głównych odbiorców swej produkcji rzemieślniczej; następował proces kurczenia się rynku wewnętrznego. Do zawężania się rynku wewnętrznego przyczyniało się również przeznaczanie produkowanego przez szlachtę zboża na eksport, zamiast na potrzeby lokalne” (Szzygielski, 1969, s. 62).

Tekst ten odnosi się, jak wspomniano, do obszaru położonego bezpośrednio poza regionem układu miast typu system — sieci, czyli do regionu przygranicznego w stosunku do Śląska, ponieważ właśnie wysoko zurbanizowany i uprzemysłowiony Śląsk był głównym importerem rolniczej produkcji z Wieluńskiego oraz południowej i zachodniej Wielkopolski.

Powszechne występowanie zjawiska osłabiania ekonomicznego miast według nakreślonego schematu (*vide* teoria ekonomiczna ustroju feudalnego W. Kuli), na zróżnicowanych funkcjonalnie i przestrzennie obszarach (regiony w układzie *network system*, jak leżące poza nim), ugruntowuje tezę o powszechności zjawiska na znaczniejszych obszarach kraju<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Korzystnie w ramach ugruntowujących się na znacznym obszarze powiązań w ramach układu *network system*, przy czym korzystne położenie wcale nie musiało w tym przypadku oznaczać korzystnych przekształceń struktury przestrzenno-funkcjonalnej mniejszych miast. Kilka wskazanych w podrozdziale przykładów ruralizacji ośrodków miejskich dowodzi raczej sytuacji odwrotnej. Wszystko, jak się wydaje, było uzależnione od roli, jaką odgrywało miasto w nowym układzie (por. fragment dotyczący typów miast w układzie system — sieci).

<sup>23</sup> Komentarza w tym miejscu wymaga stwierdzenie J.M. Małeckiego: „Prawda, że funkcje handlowe Gdańska nie wyzwały elementów gospodarki kapitalistycznej, ale ożywiały dzia-

Linie podziału można umownie przeciągnąć od Augustowa, wzdłuż XVI-wiecznej granicy polsko-pruskiej i dalej przez Golub, Toruń, Bydgoszcz, Gniezno, Konin, Kalisz, Wieluń, Radomsko, Lelów, Kielce, Koszyce, Tarnów, Sanok. Obszary położone na północ, zachód i południe od niej albo były samowystarczalne, albo importowały produkty rolnicze (chodzi tu głównie o zboża). Na pozostałym obszarze mamy do czynienia z obszarem o zróżnicowanym stopniu eksportu płodów rolnych (por. także Topolski, 1978, s. 35).

Teoretycznie należy przyjąć, że im większe były możliwości realizacji popytu zewnętrznego na określonym obszarze, tym oddziaływanie (negatywne) na sytuację gospodarczą większości miast w jego obrębie było większe. To zaś wynikało, jak już wspomniano, z dychotomii ówczesnych procesów rynkowych, a raczej z ich „zmutowanej” formy. Wątek rozważań poświęconych przeobrażeniom bazy ekonomicznej w XVI wieku miast dobitnie uchwycił R. Rybarski: „Miasto lub miasteczko polskie nie stanowi jakiejś całości gospodarczej razem z okręgiem wiejskim, który je otacza [...] w przeważającej ilości miast i miasteczek stały handel jest mało rozwinięty, wyjątkiem jest np. handel solą [...], śledziami. [...]. Następnie samo miasto nie zawsze jest zależne od otaczającego go okręgu, o ile chodzi o dowóz środków żywności. Im mniejsze jest miasteczko, tem bardziej, ogólnie biorąc, ma rolniczy charakter, tem mniej potrzebuje dowozu z zewnątrz” (Rybarski, 1928, s. 207—208).

**Kwestia urbanizacji wsi.** Polityka gospodarcza w domenach szlacheckich i magnackich prowadziła również do innego, niekorzystnego z punktu widzenia miast zjawiska, a mianowicie zawodowej i ekonomicznej urbanizacji wsi. Na przykładzie województwa kaliskiego, które uczestniczyło częściowo w handlu gdańskim, proces ten zbadał A. Nowak (1975). Z jego wyliczeń wynika, że w latach 1580—1655 na omawianym obszarze udział ludności nierolniczej wzrósł z 6,9% do 14,6% (Nowak, 1975, s. 193, tab. 47; por. także tab. 48, s. 194). Autor zwraca uwagę na fakt, że dane z pewnością są zaniżone o kilka procent (Nowak, 1975, s. 196), w związku z czym odsetek ludności nierolniczej obszarów wiejskich tej części Wielkopolski wyniósłby w XVII wieku około 20%. W kontekście XIX—

---

łałość gospodarczą miast na zapleczu w ramach feudalnej gospodarki kraju” (1968, s. 187). Otóż działalność Gdańska jako pośrednika i wrót układu miast typu *network system* nie pobudzała czynników miastotwórczych we wszystkich ośrodkach zaplecza. Korzystały niewątpliwie miejscowości portowe i przeładunkowe oraz pomocnicze tzw. handlu gdańskiego na obszarze *hinterlandu*, ponadto położone w strefie *forelandu* miasta zależne od Gdańska. Większość mniejszych miast zaplecza rolniczego w ramach panującego w XVI—XVIII wieku systemu ekonomicznego podlegała przede wszystkim agraryzacji, o ile funkcje te nie były odgórnym zamiarem właścicieli w przypadku nowych lokacji. Nie jest przyjęte zarówno w historii, jak i w geografii traktowanie procesu agraryzacji jako elementu „ożywiania gospodarki miasta”. Trafniejsze byłoby tu może sformułowanie powyższej tezy w odniesieniu do rolniczego zaplecza jako takiego, bo jeśli chodzi o dużą część miasteczek leżących w jego obrębie, to jest ona nieprawdziwa. Wymowne w tym kontekście są zwłaszcza zestawienia tabelaryczne zaprezentowane przez W. Rusińskiego (1954, s. 121 i 124—125; 1981, s. 64, a ponadto Wyrobisz, 1981 a, s. 28).

XX-wiecznej urbanizacji wsi nie jest on może znaczący, jeśli jednak uwzględnimy permanentną agraryzację setek mniejszych miast w ciągu XVI—XVIII wieku, wartość ta może stanowić czytelny obraz przemian społeczno-ekonomicznych, a co za tym idzie funkcjonalno-osadniczych<sup>24</sup>.

**Kwestia własności ziemskiej i jej zróżnicowań.** Jedną z ważniejszych przesłanek rozwoju sieci miejskiej typu *network system* były zróżnicowania własnościowe zbioru osiedli. Szczególne znaczenie miało na tym tle tworzenie się wielkiej własności prywatnej lub kościelnej. Struktura wielkiej własności ziemskiej w połączeniu ze zjawiskiem podwodów wprowadzały do potencjalnie funkcjonującego modelu typu *central place* potężną dysharmonię układów powiązań. Jeśli taki obszar znalazł się w strefie oddziaływania miasta — świata, dość szybko przeobrażał się w elementarny fragment jego strefy oddziaływań.

Problem roli struktury własnościowej w procesach miastotwórczych dobrze naświetlił H. Samsonowicz (1954, s. 210). Autor ten stwierdził, że w domach magnackich i szlacheckich w zasadzie nie było rzemiosła wiejskiego i miejskiego, a jedynie dworskie. To dwór według własnych potrzeb określał możliwości zaistnienia warsztatów produkcyjnych. Wydaje się, że uwagę tę można rozwinąć nie tylko na sferę rzemiosła, lecz także gospodarki jako całości. G. Myśliwski pisze: „Szlachcic mazowiecki z przełomu epok [...], organizował podległą sobie przestrzeń nie wedle zastanych warunków terenowych czy interesu lokalnej społeczności, ale według własnych indywidualnych potrzeb” (1998, s. 62). Na temat funkcjonowania miasta jako osiedla danego dominium szerzej omówiono w podrozdziale poświęconym typom miast. Tu zacytować warto jedynie fragment dobitnie dowodzący rozprzestrzeniającej się jednej z omawianych form dysharmonii: „Na podstawie przywileju wystawionego 24 września 1573 roku w Sławkowie przez biskupa krakowskiego Franciszka Krasieńskiego zarówno mieszkańcy, jak i karczmarze ze wsi: Tucznababa, Sikorka, Ząbkowice, Łosień, Okradzionów, Kuźnica, Krzykawa, Długoszyn, Porąbka, Gołonóg, Strzemieszyce Wielkie i Strzemieszyce Małe, mogli nabywać piwo wyłącznie u mieszczan sławkowskich. Mieściąc później [...] otrzymał Sławków [...] podobny przywilej na propinację wódki” (*Dzieje Sławkowa*, 2001, s. 115)<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Analogiczne zjawisko dla Podlasia sygnalizowała też A. Wawrzyńczyk (1951, s. 228). Całościowo problem urbanizacji ekonomicznej wsi w okresie feudalnym poruszył H. Samsonowicz (1954). W pracy tej autor zwrócił uwagę m.in. na powszechność zawodów nierolniczych przez cały okres feudalizmu w strukturze zawodowej obszarów wiejskich. Badania empiryczne H. Samsonowicza są ewidentnym zaprzeczeniem pokutującego w znacznej mierze w środowisku geograficznym błędnemu wyobrażeniu na temat dychotomii funkcjonalnej wsi i miasta, „przełamanej” dopiero w okresie XIX i XX wieku.

<sup>25</sup> Opis ten pokazuje, jak struktura własności sieci osadniczej wpływała na kontrolę i kształtowanie się lokalnego rynku. Dla mieszkańców części z wymienionych wsi bowiem dużo korzystniej było zaopatrywać się we wspomniane trunki w innych miejscowościach tej części pogranicza małopolsko-śląskiego: Będzinie, Siewierzu czy Mysłowicach. Przyczyna tego tkwiła

Rozważania na temat zasadności — skądinąd licznych — lokacji miejskich w XVI wieku reasumuje w pewnym stopniu praca A. Wa r z y ń c z y k (1951, s. 233): „Gęsta sieć wyrastających szybko miasteczek miała dać możliwość ludności wiejskiej nabycia niezbędnych dla niej towarów oraz zbycia tych, których nadmiar zdołała wytworzyć w swoim gospodarstwie [...]. Bardzo charakterystycznym jest zjawisko występujące w okresie wysokich robocizn, że przy 5 dniach obowiązkowej pracy na pańskim zostawiano chłopu jeden wolny dzień, właśnie targowy. Nie chcemy przez to powiedzieć, że to postępowanie właścicieli ziemskich było podyktowane względami na wygodę i potrzeby chłopu. Założenie miasteczka i umożliwienie chłopu wykorzystania jego walorów miało niewątpliwie na celu skierowanie zysków płynących z dokonywanej wymiany do własnej kieszeni. W przeciwnym razie chłop byłby zmuszony udać się na dalszy, ale niezbędny dla niego rynek zbytu”.

Istotnym zagadnieniem jest też proces wciągania rzesz drobnej szlachty w tryby mechanizmów ekonomicznych stymulowanych przez magnaterię. A. M a c z a k (2000) zwrócił uwagę na to zjawisko w kontekście uzależnień związanych ze spławem wiślanym, a w szerszym aspekcie z uzależnieniem politycznym w ramach omawianego przez historyka pojęcia „klientelizmu”.

**Kwestia transportu.** W tym miejscu należy zwrócić uwagę na motyw przelamywania kosztów transportu przez wykorzystanie do tego chłopu pańszczyźnianego. Podwoły jako obowiązkowa i darmowa (dla pana feudalnego) powinność pozwalały niemal do minimum ograniczać koszty transportu towarów. Uwzględniając ich powszechność, okazuje się, że oprócz wykorzystania spławnych rzek była to jedna z dwóch podstawowych cech wyróżniających ówczesną ekonomikę transportu produkcji towarowej, a mających istotny wpływ na destabilizację hierarchizacji rynków lokalnych. Przede wszystkim pozwalała do pewnego momentu wydłużać zasięgi powiązań danych dóbr z dowolnym miastem składowym lub portowym, gdzie dochodziło do przeładunków na statki. Lakonicznie może brzmieć tu cytat, w którym czytamy, że: „dzierzawca wysłał poddanych z Mydlinków, pow. proszowski, do Torunia po śledzie, przy czym trzech kmieci wysłało po dwa konie, a zagrodnik pojechał »przy wozach«” (M i e l c z a r s k i, 1962, s. 66).

Z punktu widzenia powiązań geograficzno-ekonomicznych przytoczony przykład pokazuje, do jakiego stopnia podwoły mogły destabilizować i dezorganizować

---

zarówno w bliskości przestrzennej, jak i w relacjach cenowych. W wielu innych przypadkach, w kontekście funkcjonowania bazy ekonomicznej miasta, sytuacja była jeszcze gorsza, stanowiło to efekt przejścia propinacji przez szlachtę, co zamykało dostęp do ważnego źródła dochodów mieszczańcom miast, następowała więc destabilizacja fragmentu układu ekonomicznego zarówno w ujęciu poziomym, jak i pionowym. Sytuacji takiej uniknięto w Sławkowie najprawdopodobniej z dwóch powodów: miasto to było własnością biskupów krakowskich i leżało poza bezpośrednią strefą układu system — sieci. W Kielcach, które również były ośrodkiem dominium biskupów krakowskich, przed sytuacją taką chroniło „oświecenie” jednego z rezydujących biskupów (P a z d u r, 1967, s. 77—78).

nie tylko relacje lokalne, lecz także regionalne<sup>26</sup>. Tego typu „konkurencji” nie był w stanie sprostać nawet najzamożniejszy i najbardziej przedsiębiorczy kupiec<sup>27</sup> (zjawisko to najbardziej czytelnie odzwierciedlają dane zamieszczone w tab. 2).

W pewnych wypadkach towary niektórych dóbr zwalniano z należnych opłat celnych, tym samym miasto wywozowe „przybliżało się” do miasta przywozowego od kilkudziesięciu do kilkuset kilometrów. To z kolei sprawiało, że uzyskane tą drogą oszczędności mogły pozwolić na lokowanie „centralnych składów towarowych” w dość znacznej odległości od spławnej rzeki lub w dowolnie innym miejscu. Sytuacja taka miała miejsce m.in. w Skierniewicach i Łowiczu, które to miasta jako ośrodki latyfundium arcybiskupów gnieźnieńskich łączyły oba opisywane zjawiska<sup>28</sup>.

**Popyt i podaż a rdzenie i peryferia.** W przeciwieństwie do regionów z siecią miejską typu *central place*, w układzie system — sieci zwraca się uwagę, jak już wcześniej zaznaczono, na rozszerzenie popytu. Element ten szczególnie jest widoczny w autorskim modelu J. V a n c e’ a (1970).

W odróżnieniu od wskazanych przez tego badacza relacji jednokierunkowych proces zdynamizowanego rozwoju popytu w modelu Hohenberga i Lees ma wymiar wielokierunkowy. Ewoluujący system miejski przedpola ma za zadanie rozbudowę funkcjonujących rynków i wyszukiwanie nowych rynków dla produkcji poszczególnych regionów sprzężonych w układzie. W fazie inicjalnej tego zjawiska przeważa etap penetracji ekonomicznej (głównie w sferze produktów masowych i surowców). Czytelnie element ten uwypuklił cytowany J. V a n c e (1970), definiując go jako: *Periodic Staple Production*.

Strefę miast *corelandu* w teorii system — sieci można przyrównać do potężnego koła zamachowego, które zabiera produkt z jednego miejsca i usilnie szuka miejsca, w którym można by go z korzyścią zdeponować. Znalazszy takie miejsce, pozostawia dany produkt, który zastępuje innym tu powstałym i dla którego wyszukiwane jest inne, nowe miejsce. Ile regionalnych ośrodków wymiany produktu (ośrodków rozszerzania popytu), tyle ramion koła. Motor napędowy całego mechanizmu stanowiło zróżnicowanie produkcji różnych regionów położonych na zapleczu oraz dysproporcje wartości (cen) poszczególnych towarów najpierw w skali kontynentalnej, głównie północnoeuropejskiej, z czasem także ogólnoświatowej.

---

<sup>26</sup> Znamienne, że cena śledzi w Toruniu (niemal darmowy koszt transportu) była niższa niż zakup na targu w Proszowicach lub w Krakowie. Istotne, że chociaż oba miasta leżały poza strefą układu system — sieci, zostały w tym przypadku całkowicie wyeliminowane w procesie rynkowym.

<sup>27</sup> W cytowanej pracy S. M i e l c z a r s k i e g o (1962, s. 62—69) szerzej na temat zjawiska podwodów. Por. także podrozdział dotyczący typologii miast w układzie lokalizacyjnym *network system*. Na zjawisko to w szerszym kontekście zwrócił uwagę natomiast również S. W y s ł o u c h (1936).

<sup>28</sup> Podstawy ekonomiczne rozwoju handlu skierniewickiego i łowickiego oraz jego relacje przestrzenne omawia w zarysie J. M a ł e c k i (1968, s. 87—90).

**Tabela 2.** Różne grupy właścicieli uczestniczących w wiślanym transporcie zbożowym w latach 1555—1576

**Table 2.** Different groups of owners participated in river transport of grain in the years 1555—1576

Wyszczególnienie	Mazowsze (Masovia)				Małopolska (Little Poland)				Ruś i Wołyń (Ruthenia and Volhynia)			
	W		N		W		N		W		N	
Przeciętna wartość transportu:	35 648	<i>100</i>	17 144	<i>100</i>	18 505	<i>100</i>	6 092	<i>100</i>	14 813	<i>100</i>	1 845	<i>100</i>
szlacheckiego ogółem	<i>100</i>	<i>53</i>	<i>100</i>	<i>63</i>	<i>100</i>	<i>84</i>	<i>100</i>	<i>89</i>	<i>100</i>	<i>83</i>	<i>100</i>	<i>92</i>
magnaterii	<i>52</i>	<i>27</i>	<i>58</i>	<i>36</i>	<i>69</i>	<i>58</i>	<i>72</i>	<i>64</i>	<i>69</i>	<i>57</i>	<i>76</i>	<i>70</i>
bogatej szlachty	<i>24</i>	<i>13</i>	<i>24</i>	<i>15</i>	<i>18</i>	<i>15</i>	<i>18</i>	<i>16</i>	<i>25</i>	<i>21</i>	<i>13</i>	<i>12</i>
średniozamożnej szlachty	<i>24</i>	<i>13</i>	<i>18</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>9</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>11</i>	<i>10</i>
kupców	×	<i>33</i>	×	<i>24</i>	×	<i>10</i>	×	<i>10</i>	×	<i>16</i>	×	<i>8</i>
duchowieństwa	×	<i>14</i>	×	<i>13</i>	×	<i>6</i>	×	<i>1</i>	×	<i>1</i>	×	<i>0</i>

Objaśnienia: W — 4 lata najwyższego poziomu transportu rzecznoego zboża z danego regionu, N — 4 lata najniższego poziomu transportu rzecznoego zboża z danego regionu; 4 lata ze średnimi wskaźnikami pominięto. Pismem pochylm zaznaczono wartość transportu ogółem i transportu przez szlachtę. Pismem normalnym oznaczono ciężar transportowanego zboża w lasztach.

Źródło: A. Mączak, 1986, s. 82.

Explanations: W — 4 years of highest river transport of grain from a given region, N — 4 years of the lowest river transport; 4 years of medium river transport — omitted. Figures in italics: percentages of the whole transport and of the transport by gentry. Roman types-grain in lasts.

Source: A. Mączak, 1986, s. 82.



Z innego punktu widzenia nacisk „deponowanej” produkcji dzięki funkcjonowaniu złożonego mechanizmu powiązań i oddziaływań pobudzał eksport produkcji „erodowanej”. F. Braudel (1992 c, s. 11—99) w III tomie swego dzieła o kulturze materialnej, gospodarce i kapitalizmie, wprowadza dla poszczególnych regionów ekonomicznych<sup>29</sup> pojęcie: gospodarek — światów. Termin ten dobrze określa pozycje poszczególnych obszarów w funkcjonalnych interakcjach przestrzennych. Oczywiście nie każda gospodarka — świat kreuje od razu bazę ekonomiczną typową dla ukształtowania się układu miast typu system — sieci (por. Hittl, 1979). Niemniej wydaje się, że jej istnienie było tu pozycją wyjściową, zwłaszcza w kontekście stopniowo wyodrębniającej się specjalizacji regionalnej

W ramach gospodarek — światów szczególną rolę odgrywały ich ekonomicznie dominujące wrota, tzw. miasta — światy, których lokalizacja w strefie rdzeniowej może jednak podlegać translokacjom (Hittl, 1979, s. 17—23). Miasta te to oczywiście miejsca, gdzie spotyka się eksport gospodarki — świata z jej importem, lub, jak pisze F. Braudel (1992 c, s. 17), „miasto w centrum logistycznym swoich interesów: tu napływają i stąd się rozchodzą informacje, towary, kapitały, kredyty, ludzie, polecenia, listy handlowe. Rządy w nim sprawują wielcy kupcy, często bogaci ponad wszelką miarę”. Nawiązując w końcu do teorii *network system*, są to kluczowe ośrodki w procesie rozszerzania popytu.

Uproszczeniem byłoby tu również stwierdzenie, że poszczególne miasta o modelu gospodarki — światy miały tylko jeden produkt eksportu i jeden produkt importu, chociaż niektóre z nich miały w istocie dominujący udział (por. tab. 3 i 4). Wydaje się, że specjalizacja ta dotyczyła raczej stopnia przetworzenia produktu i wielkości cen, a nie jego rodzaju. Proces ten widać nie tylko w ramach gospodarek — światów, lecz także w ich centralnych ośrodkach. Na przykład Gdańsk w XVI—XVII wieku był producentem i eksporterem wyrobów rzemiosł skórnicych i metalowych dla zaplecza, sam zaś importował lepsze oraz tańsze wyroby i półprodukty z innych krajów (Bogucka, 1962, s. 218—223).

Fernand Braudel w cytowanej pracy zwraca uwagę na międzynarodową sieć miast należących do gospodarek — światów — od Chin po Amerykę. Z punktu widzenia ziem polskich interesujące są miasta leżące w Europie. Dwie główne sieci to wschodnioeuropejska (rosyjska) i zachodnioeuropejska (z ziemiami polskimi). W ramach sieci zachodnioeuropejskiej można wyróżnić kilka mniejszych, których zróżnicowanie funkcjonalne ma wpływ na pobudzenia w sposób zasadniczy popytu na ich produkcję. Spośród wyizolowanych w ten sposób mniejszych regionów funkcjonalnych można wyróżnić takie jak: Anglia, Skandynawia, Francja, Niderlandy, państwa niemieckie, Polska, Litwa, Prusy, Rosja (por. także: Bogucka, 1986, s. 204; Dollinger, 1997, s. 193—235; Małowist, 1973, s. 25—29, 1993). Każdy z tych regionów tworząc popyt na własną produkcję,

---

<sup>29</sup> Fragment przedpola wraz z jego własnym zapleczem — *hinterlandem*.

zyskiwał jednocześnie będąc obszarem podaży innego. Ziemie polskie dorzecza Wisły wyspecjalizowane w eksporcie płodów rolnych i leśnych otwierały się przed importem produkcji przemysłowej, zwłaszcza tej najwyższej jakości, a także produktów spożywczych — śledzi czy przypraw.

**Tabela 3.** Import głównych towarów do Gdańska (w %)

**Table 3.** Import of main goods to Gdańsk (in %)

Wyszczególnienie	Rok			
	1460	1475	1506	1510
Sukno	11	35	36	31
Śledzie	13	7	17	23
Sól	51	34	19	12
Wino	1	1	1	1
Towary kolonialne	2	4	10	16
Inne	22	19	17	17
R a z e m	100	100	100	100

Źródło: M. Bogucka, H. Samsonowicz, 1986, s. 185.

Source: M. Bogucka, H. Samsonowicz, 1986, p. 185.

**Tabela 4.** Eksport i import miast polskich w handlu z Holandią w latach 1486—1488

**Table 4.** Export and import of Polish cities in trade contacts with The Netherlands in the years 1486—1488

Wyszczególnienie	Eksport	Wyszczególnienie	Import
Zboże	47	Sól	65
Drewno	33	Sukno	26
Futra	18	Śledzie	6
Smoła, popiół	2	Inne	3
R a z e m	100	R a z e m	100

U w a g a: Stosunek wartości eksportu do importu przedstawiał się jak 100 : 85.

Źródło: M. Bogucka, H. Samsonowicz, 1986, s. 185.

Source: M. Bogucka, H. Samsonowicz, 1986, p. 185.

Niezmiernie istotne znaczenie miała ekspansja kapitału (Bogucka, 1981, s. 16—17). Jest oczywiste, że Niderlandy czy południowa Anglia nie wyspecjalizowałyby się w produkcji przemysłowej (przynajmniej w takim stopniu, jak to uczyniły), gdyby nie wielki popyt na nią w Polsce, Rosji czy Skandynawii, poprzedzony nasyceniem własnego regionu. Mechanizm tego zjawiska dokładniej opisuje M. Małowski (1973, s. 32—33; por. także artykuł Dunin-Wąs-

w i c z, 1993). Ważna jest również różnica między drogami rozładowywania popytu zachodnioeuropejskiego i wschodnioeuropejskiego.

Zagadnienie pierwszeństwa popytu nad podażą w strefie bałtyckiej nie jest do końca zbadane (M a ł o w i s t, 1993). Niemniej przeważa pogląd, że bardziej istotną rolę w pobudzaniu wymiany handlowej na obszarze ówczesnej Polski miał raczej import (M a ł o w i s t, 1993, s. 149—150). W przypadku pierwszej z relacji w dużej mierze realizacja następowała drogami lądowymi i za pośrednictwem licznych ośrodków kupieckich zaplecza. W drugim przypadku mieliśmy raczej do czynienia z koncentracją w kilku portach, z wiodącą oczywiście rolą Gdańska<sup>30</sup> (B o g u c k a, 1970). Wynikałoby z tego, że w pewnym okresie (połowa XV wieku) doszło nie tyle do zmiany funkcji obszaru ziem Polski w dorzeczu Wisły z terenów realizacji popytu zachodnioeuropejskiego na obszar podaży miejscowej masy towarowej<sup>31</sup> (B o g u c k a, 1986, s. 206; S a m s o n o w i c z, 1960, s. 5), co do przejścia w zaawansowany etap omawianego zjawiska. Otóż ziemie polskie stały się wówczas jednym z ważniejszych obszarów aprowizacyjno-surowcowych dla miast zachodnioeuropejskich, dynamizujących proces rozszerzania popytu. Etap ten w istotny sposób należy utożsamiać również z nieodwracalnym (jak na razie) postępem europejskiej dualizacji gospodarczej (m.in. B r z e c h c z y n, 1998).

Korzystny dla ziem polskich trend uwypukla się zwłaszcza od drugiego dziesięciolecia XVII wieku. Relacja podaży *hinterlandu* do podaży innych gospodarek — światów zmniejsza się z 1: 2,8 w 1575 roku, do 1: 1,6 w 1646 roku (tab. 5 i 6).

Zaistniała sytuacja była z jednej strony odzwierciedleniem specyfiki eksportu towarów przez Polskę (towary masowe) i importu (towary małowagarytowe, materiały odzieżowe). Z drugiej strony zaś nieproporcjonalnie wzmógł się na zachodzie Europy popyt na produkcję polską w związku z krajowym popytem na import państw rejonu Morza Północnego. Łączyło się to z zawężaniem grup odbiorców (ubożające chłopstwo i mieszczaństwo) artykułów przemysłowych oraz z różnicami w cenach artykułów eksportowanych i importowanych.

Zmieniające się tendencje w XVII wieku należy wiązać ze zjawiskami ekonomicznymi zachodzącymi w gospodarkach europejskich, specyfiką handlu gdańskiego oraz z układem cen (*terms of trade*) (*Historia Pomorza*, T. 2. Cz. 1, 1976, s. 271—280).

Drugi niezmiernie ważny element rozładowania zachodnioeuropejskiej podaży stanowił kapitał. Patrząc szerzej na jego napływ, to stanowił on nie tylko instrument ekonomiczny, lecz także dobro samo w sobie. Infiltracja kapitału zachodnioeuropejskiego na obszarze polskiego zaplecza<sup>32</sup> oraz kumulacja i ekspansja kapi-

---

<sup>30</sup> Strukturę wymiany towarowej w ujęciu strukturalnym i geograficznym (rejonizację) prezentuje J. M a ł e c k i (1968, s. 171—178).

<sup>31</sup> W. K u l a (1978, s. 42—43) z innego punktu widzenia pisze o: „wyrzucaniu” przez rdzeń angielsko-holenderski baz aprowizacyjnych w zakresie artykułów, w produkcji których nie następował wzrost wydajności pracy, w tym polskiej produkcji rolnej.

<sup>32</sup> M. B o g u c k a, H. S a m s o n o w i c z, 1986, s. 445.

tału gdańskiego<sup>33</sup> powiązana z korzyściami, jakie niesła jego realizacja w formie kredytu, sprawiły, że można go uważać za jeden z ważniejszych i zapewne najbardziej ekspansywnych „towarów”, na które znajdowano zbyt na omawianym obszarze. Wszystko to wiązało się ściśle z rozwojem i przeobrażeniami podstaw ekonomicznych według ogólniejszego modelu, tj. wspomnianej teorii ekonomicznej ustroju feudalnego W. Kuli.

Ekspansja kapitału i pobudzanie nim miejscowej gospodarki uwidaczniało się również na Węgrzech i w Czechach (B o g u c k a, 1981, s. 16—17). W Polsce napływ kapitału i dostępność kredytu stała się, jak należy uważać, momentem zwrotnym w ukształtowaniu się ówczesnego polskiego eksportu.

M. B o g u c k a w jednej z prac (1986, s. 422) dotyczących specyfiki tego okresu pisze następująco: „Wisła i jej dopływy zaczynały gospodarczo wiązać całe dorzecze w pewną ekonomiczną całość, tworząc w ten sposób załączki rynku ogólnokrajowego, ale o bardzo specyficznym charakterze, związanego głównie z eksportem i posiadającego w związku z tym swój ośrodek w Gdańsku. Miał on dwie podstawowe, a jednocześnie współzależne cechy genetyczne. W formowaniu się tego rynku odegrała główną rolę aktywność ekonomiczna nie miast Korony, lecz szlachty i gdańszczan”. Podkreślenia raz jeszcze wymaga tu fakt, że ograniczenie własnych zasobów leśnych i po części możliwości rolnictwa, z wzrastającym jednocześnie dynamicznie rynkiem wewnętrznym w Anglii, Niderlandach, północnej Francji czy niektórych krajach niemieckich silnie wzmogło zapotrzebowanie na produkty gospodarki leśnej i rolniczej.

Rozwój rynku wewnętrznego w tych krajach wzmagał rosnący stopień urbanizacji, rozumiany jako przyrost ludności miejskiej, oraz zapotrzebowanie na drewno tamtejszego rzemiosła i przemysłu stocznioowego. Jednocześnie rosła w tych krajach produkcja rzemieślnicza (zwłaszcza sukiennicza) obliczona na masowego konsumenta (B i s k u p, L a b u d a, 1986, s. 329). Coraz wyraźniej zaznaczał się podział na Europę przemysłową (protoindustrialną) i rolniczą (preindustrialną)<sup>34</sup>. H. Ammann szkicując mapę przemysłowego bieguna Europy umiejscawia go między Caen we Francji i Deventer w Niderlandach oraz między Yorkiem w Anglii i francuskim Troyes. Obszar ten, prócz regionu północnowłoskiego, należał do najbardziej zurbanizowanych i uprzemysłowionych obszarów średniowiecznej Europy (B r a u d e l, 1992, s. 80—82). Powstanie i rozwój zróżnicowanych funkcjonalnie gospodarek—światów na północ od Alp i Karpat wymagało powiązania ich w jednolity system. Sprzyjały temu względnie korzystne warunki geograficzne: morza śródlądowe z licznymi zatokami i półwyspami, sieć dużych i średnich rzek, nadmorskie tereny nizinne itd.

---

<sup>33</sup> Traktuje o tym rozprawa H. S a m s o n o w i c z a (1960).

<sup>34</sup> O genezie europejskiego dualizmu gospodarczego traktuje m.in. artykuł J. T o p o l s k i e - g o (1969).

**Tabela 5.** Wywóz towarów z Europy Zachodniej przez Sund do Gdańska (ważniejsze grupy towarowe w %)

**Table 5.** Export of goods from Gdańsk to the West via Sund (important groups of goods in %)

Wyszczególnienie	Rok								
	1565	1575	1585	1595	1605	1615	1625	1635	1646
Zboże	75,1	65,7	65,1	78,3	73,3	73,6	83,6	81,1	71,4
Drewno	5,4	4,9	8,4	7,2	4,6	9,1	1,0	0,6	0,6
Przetwory drzewne	10,7	14,1	20,8	5,8	16,3	16,8	8,1	10,7	7,3
Potaż, smoła, włókna, wełna, tkaniny	7,1	13,2	1,7	7,1	1,8	0,1	5,7	4,2	16,1
Metale	1,4	2,0	3,8	1,6	0,9	0,4	1,5	0,0	2,2
Skóry i futra	0,3	0,1	0,2	—	3,1	—	0,1	3,4	2,4
R a z e m	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Razem w tys. talarów	1 674	835	648	1 467	1 234	1 314	1 463	2 341	2 072
Wskaźnik wartości: 1565 rok = 100	100	50	39	88	74	79	88	140	124

Źródło: *Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 2, 1984, s. 274. Opr. A. Mączak.

Source: *Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 2, 1984, s. 274. By A. Mączak.

**Tabela 6.** Przywóz towarów do Gdańska przez Sund (ważniejsze grupy towarowe w %)

**Table 6.** Import of goods to Gdańsk via Sund (important groups of goods in %)

Wyszczególnienie	Rok								
	1565	1575	1585	1595	1605	1615	1625	1635	1646
Sól	22,6	24,1	30,4	23,1	18,2	15,4	9,8	8,0	4,5
Śledzie	20,2	2,4	22,5	31,5	26,8	36,3	30,6	13,2	21,8
Wino	18,9	17,5	35,0	34,6	35,0	21,0	19,9	7,7	9,7
Towary kolonialne	1,3	2,8	1,5	2,4	1,7	1,2	0,9	17,2	7,7
Tkaniny	28,2	45,0	7,8	8,3	17,3	24,8	38,0	51,6	55,7
Skóry i futra	10,8	12,2	2,8	0,1	1,0	1,3	0,8	2,3	0,6
R a z e m	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Razem w tys. talarów	263	195	143	390	654	432	934	1 088	1 301
Wskaźnik wartości: 1565 rok = 100	100	112	54	148	248	164	355	413	496

Źródło: *Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 2, 1984, s. 275. Opr. A. Mączak.

Source: *Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 2, 1984, s. 275. By A. Mączak.

Odpowiedzią na potrzebę integracji systemu było powstanie i rozwój Hanzy. Zagadnienie to ma bogatą literaturę (m.in.: Dollinger, 1997; Lesiński, 1952; Małowist, 1973, s. 41—98; Samsonowicz, 1958, 1968; Schildhauer, 1995; Tymieniecki, 1952) i nie ma potrzeby bardziej szczegółowego omawiania, niemniej należy zwrócić uwagę na niektóre aspekty jej funkcjonowania.

Z punktu widzenia teorii miast typu system — sieci Hanzę można traktować jako pierwowzór procesów społeczno-ekonomicznych zachodzących w strefie modelowego przedpola. Dyfuzja miast i kantorów hanzeatyckich na wschód i zachód od etnicznych ziem niemieckich stanowiła konstrukcję sieci osadniczej, na której oparł się późniejszy układ ośrodków miejskich przedpola. Z drobnymi wyjątkami sieć ta utrwaliła się aż do końca XVIII wieku. Na ziemiach polskich był to cykl pełnego przejścia, chociaż zmieniało się znaczenie różnych ośrodków w różnych okresach.

Rozmieszczenie kupieckich baz hanzeatyckich dowodziło ich „popytowego” charakteru. Wskazuje na to z jednej strony usadowienie się omawianej instytucji w Krakowie, Kownie czy Wrocławiu, z drugiej zaś zagęszczenie ośrodków Hanzy w stosunku do „podażowego” zaplecza na Pomorzu Szczecińskim czy w niektórych krajach niemieckich. Taki układ przestrzenny dowodził w równym stopniu potrzeby szukania nowych rynków zbytu przez wspomniane miasta, jak i podejmowania eksportu produkcji własnego zaplecza. Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci, który w pełni ukształtował się w dorzeczu Wisły od połowy XV wieku, wchłonął istniejące tu miasta hanzeatyckie (m.in. zespół Gdańska, Toruń, Elbląg), które odtąd stanowiły główną oś strefy przedpola<sup>35</sup>.

Począwszy od XVI wieku, a zwłaszcza w XVII wieku, kontakty ekonomiczne Hanzy na ziemiach polskich zmniejszały się kosztem kupiectwa i bankierstwa holenderskiego, w mniejszym stopniu pochodzącego z innych krajów (Małowist, 1973, s. 275). Tym samym rozszerza się zakres bezpośrednich powiązań między przedpolem ziem polskich a rozszerzającą się w odniesieniu do niego strefą rdzeniową. W praktyce następuje przejście wpływów z pośrednictwa między zapleciami holenderskim a polskim przez kupców i bankierów pochodzących z tego pierwszego. Rola miast hanzeatyckich stawała się w coraz większym stopniu uzupełniająca, a rola samego Gdańska — wrót układu — była podrzędna w nawiązaniu do działalności kupców niderlandzkich. Specjalizacja surowcowa i aprowizacyjna ziem polskich ugruntowuje określenie położenia zarówno strefy zaplecza, jak i przedpola ziem polskich, obejmujących odpowiednio obszary eksportowe i pośredniczące w eksporcie jako przestrzeni peryferyjnej układu w skali europejskiej.

**Kwestia polityki miejskiej i zróżnicowań kulturowych.** Potężny potencjał ekonomiczny, jaki niosła ze sobą wymiana międzyregionalna europejskich gospodarek — światów, wpływał na opisywaną wcześniej zamożność prowadzących do

---

<sup>35</sup> Por. także fragment dotyczący ram czasoprzestrzennych układu.

nich wrót. Wrota leżące w strefie przedpoła układu osadniczego *network system* zaczęły w związku z tym w sposób ewidentny strzec tak zdobytego potencjału. Warunkowały także szerzej rozumiane, polityczno-ekonomiczne tło ich rozwoju. Narzędziem była tu swoista, odmienna niż na zapleczu (*hinterland*), polityka miejska, która szczególne znamiona przybrała w Gdańsku (por. B o g u c k a, 1989, s. 39). Efektem tej polityki była zaś specyfika ich funkcji kulturalnych czy — szeroko rozumianych — kulturowych.

Liczne konflikty i zatargi Gdańska z innymi miastami (Elbląg, Toruń) czy otaczającymi je państwami (państwo krzyżackie, Polska, Prusy przełomu XVIII/XIX wieku) w dość oczywisty sposób nawiązywały każdorazowo do zniwelowania istniejącej konkurencji między miastami lub uzyskania ekonomicznie najkorzystniejszych relacji względem zaplecza nadwiślańskiego (B o g u c k a, 1988; G i e r s z e w s k i, 1978, s. 71—73; O d y n i e c, 1982; R y b a r s k i, 1928; W y r o b i s z, 1994).

Można stwierdzić, że zamożność gdańskiego mieszczaństwa oraz specyfika narodowościowa (większość niemieckojęzyczna w polskim otoczeniu) warunkowały polityczną indywidualność czy wręcz umiejętnie kreowaną separację. Przydomek „Wenecji Północy” (B o g u c k a, 1986, s. 199) był dobrym odbiciem nie tylko walorów przestrzennych, lecz także ekonomicznych obu ośrodków miejskich. W dużej mierze nawiązywał również do politycznej samodzielności tego południowoeuropejskiego portu (B r a u d e l, 1982, s. 221—240; 1992 c, s. 99—119). Autorzy omawianej koncepcji użyli — określając funkcje polityczne przestrzeni osadniczej układu — pojęcia: *informal controls or imperial hegemony* (H o h e n b e r g, L e e s, 1985, s. 65). Co do słuszności pierwszego zwrotu w przypadku Gdańska (najważniejszego ośrodka omawianego układu na ziemiach polskich) nie ma żadnych wątpliwości. W drugim przypadku jest on z pewnością prawdziwy, jeśli by go rozpatrywać w kontekście polityczno-ekonomicznej dominacji w sieci ówczesnych ośrodków miejskich. I ten drugi aspekt różnił go nieco np. od Wenecji. Nie było bowiem w dziejach Polski miasta, które charakteryzowałoby się tak widoczną polityką miejską skierowaną na zewnątrz — w stosunku do innych miast czy samego państwa. Specyficzna struktura demograficzna i ekonomiczna miasta, jego zamożność, uprzywilejowana pozycja względem innych miast przyczyniła się do wzrostu indywidualności politycznej ośrodka i jego najbliższej okolicy (*Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 1, 1976, s. 385—390). Proces ten uwidaczniał się szczególnie w okresie nowożytnym. W odniesieniu do innych miast europejskiego przedpoła nie było to jakieś *novum* (zob. B o g u c k a, 2001, s. 28—31). Status wolnego miasta w I połowie XIX wieku i w okresie międzywojennym pokazuje, jak silnie uwarunkowania polityczne utrwaliły się w kreowaniu indywiduum tego niewielkiego obszaru u ujścia Wisły i jak daleko wyszły poza czasowe ramy funkcjonowania układu lokalizacyjnego typu system — sieci na ziemiach polskich<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Szerzej na ten temat T. L u t m a n (1931).

Politykę miejską prowadził Gdańsk, ale prowadziły ją i inne miasta przedpola (m.in. B o g u c k a, S a m s o n o w i c z, 1986, s. 321—328). Oczywiście polityka ta miała niepomernie mniejsze znaczenie niż w przypadku czołowego „miasta—świata” ziem polskich i wyraźniej zaznaczała się w zasadzie jedynie w Toruniu i Elblągu<sup>37</sup>. Konflikty ośrodków miejskich *forelandu* wznagalały wręcz powstawanie swoistych sojuszy społeczno-gospodarczych: Torunia z Elblągiem czy samego Gdańska z Bydgoszczą, a tej ostatniej z Krakowem naprzeciw polityce Torunia (G i e r s z e w s k i, 1978, s. 73; *Historia Bydgoszczy*. T. 1, 1991, s. 114—123).

W ramy politycznych funkcji układu należy zaklasyfikować podporządkowywanie sobie mniejszych miast na obszarze *forelandu*, co widoczne było szczególnie w przypadku Gdańska w relacji do Helu czy Pucka (B o g u c k a, 1986, s. 215; O d y n i e c, 1982). Jako wyraz sprzeciwu i „kary” dla politycznej indywidualności miasta należy uznać prawne usankcjonowanie przez Prusy (przed 1772 rokiem) i rozwój miasta Chełm (*Immediastadt Stolzenberg*) oraz położenie nacisku na rozwój Bydgoszczy (po 1772 roku) przeciw niepokornemu Toruniowi (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 308 i 372). Polityka miejska Torunia kierowała się z kolei przeciw ustawicznie odradzającym się procesom miastotwórczym na lewym brzegu Wisły, z którymi wiązać należy rozwój takich ośrodków miejskich jak: Stara Nieszawa, Dybów czy Podgórz (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 348).

Polityka miejska dużych miast pruskich na obszarze przedpola była zbieżna z polityką państwa szlacheckiego na zapleczu. Od co najmniej końca XV wieku widać sprzężanie się elementów politycznych i ekonomicznych (S u c h e n i - G r a b o w s k a, 1986, s. 21—26; B o g u c k a, 2001, s. 32). Z całym nasileniem zjawisko to występowało w XVI i XVII wieku. Eksport polskiego zboża wywoływał potrzebę zwiększenia jego produkcji (i zysku). Kolejne ustawy sejmowe miały ułatwiać włączanie się szlachty w ramach jej „renesansowego państwa przedsiębiorstwa”<sup>38</sup> jako głównego dostawcy rolniczej produkcji towarowej, w obrót międzynarodowy. To zaś napędzało politykę skierowaną przeciwko chłopstwu i mieszczaństwu<sup>39</sup>. Prowadzona przez szlachtę i magnaterię polityka eliminacji z rynku zamożniejszych chłopów i kupiectwa pociągały za sobą depresję rzemiosła miejskiego. Jednocześnie niekorzystna polityka mniejszych miast samych względem siebie (por. B o g u c k a, 1986, s. 212; 2001, s. 37) w istotny sposób warunkowały przekształcenia układu lokalizacyjnego miast od typu centralnego w kierunku modelu system — sieci. Było to zjawisko typowe w sytuacji zastąpienia władzy centralnej polityką dużych miast kupieckich (głównie pruskich) w sprzężeniu z polityką nad wyraz uprzywilejowanych (producenckich) grup społecznych:

---

<sup>37</sup> O roli przywilejów polityczno-ekonomicznych dużych miast pruskich i znaczącej pozycji Gdańska traktują szeroko artykuły E. C i e ś l a k a (1966, 1993).

<sup>38</sup> Temat podejmuje A. M ą c z a k, 1988.

<sup>39</sup> O tej ostatniej szerzej w: M. B o g u c k a, 2001, s. 32—41.



szlachty i magnaterii. M. B o g u c k a (2001, s. 23) pisze: „[...] miastami interesowała się w bardzo niewielkim stopniu i nie stworzyła w okresie wczesnonowoczesnym żadnego generalnego planu ich wykorzystania do swoich potrzeb. W projektach reformy państwa, którą wielokrotnie przecież podejmowano, nie znalazł się spójny, szeroki program urbanistyczny, taki jaki wytworzyć były w stanie monarchie: duńska i szwedzka”. Autorka podkreśla również przejęcie przez nieznaczną część zamożniejszej szlachty i magnaterii zainteresowań nowożytną urbanistyką oraz polityką rozwoju społecznego i gospodarczego miast.

Najjaskrawszym bodaj efektem przeobrażeń własnościowych miast i zainteresowań szlachty polityką miejską tego okresu była lokacja miasta Franzburg na Pomorzu Zachodnim (obecnie w Niemczech). Jakkolwiek miasto to znajduje się poza obszarem bezpośrednich zainteresowań opracowania, to jednak z uwagi na jego modelową genezę warto za B. W a c h o w i a k i e m (*Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 1, 1976, s. 915—916) zacytować ideę lokacji tego ośrodka: „Franzburg, założony (w 1587 r.) przez księcia wspólnie ze szlachtą pomorską, miał stanowić nowy rządony przez szlachtę i przeciwstawny istniejącym miastom model ośrodka przemysłowo-handlowego [...]”.

Jedną z zewnętrznych oznak początków kryzysu polityki miejskiej, a jednocześnie jednego z elementów typowych dla tła rozwojowego układu lokalizacyjnego typu system — sieci była dywersyfikacja władzy na trzy ośrodki: Kraków, Warszawę i Gdańsk (B o g u c k a, 1996 b). Kraków stał się w tym okresie „porzucanym”<sup>40</sup> ośrodkiem centralnej władzy politycznej<sup>41</sup>, podczas gdy Gdańsk był głównym ośrodkiem władzy ekonomicznej, oraz Warszawa, będąca „wypośrodkowanym punktem ciężkości” między dwoma poprzednimi metropoliami i Wilnem, stanowiąca „rozkwitający” ośrodek centralnej władzy politycznej (B o g u c k a, 1996 b; 2001, s. 14—15).

Wszystkie prezentowane zjawiska polityczno-ekonomiczne w czytelny sposób nawiązują do wspomnianej we wstępie teorii J.R. Lasuena: „centrum — peryferie odwrotnie”. Jakkolwiek nieco odmienne były tu relacje przestrzenne między regionem: polityczne centrum — ekonomiczne peryferia, a polityczne peryferia — ekonomiczne centrum. Odmienność ta wyrażała się przede wszystkim częściowymi, aczkolwiek dostrzegalnymi tendencjami do nakładania się dwóch wymienionych stref, czego dobitnym przykładem była Warszawa (por. także: P o u n d s, S i m o n s B a l l, 1964).

Do modelu „centrum — peryferie odwrotnie” można natomiast odnieść podział ośrodków miejskich na: miasteczka, miasta duże i stolice, dokonany przez

---

<sup>40</sup> „Stolica opuszczona” (M a ł e c k i, 1986, s. 27).

<sup>41</sup> Kraków również w sferze gospodarczej w coraz większym stopniu pozostawał z boku (m.in. poza bezpośrednimi strukturami układu system — sieci). O ile dla Gdańska położone centralnie (w skali ziem polskich) Mazowsze stanowiło jeden z najważniejszych obszarów kontaktów ekonomicznych XVI wieku, o tyle dla Krakowa był to już region peryferyjny (S a m s o n o w i c z, 1996 a).

T. M u n c k a (1998, s. 188—198). Cechy każdego z wymienionych typów osiedli z ekonomicznego punktu widzenia można utożsamiać odpowiednio z: podporządkowaniem, podporządkowywaniem i korzystaniem z relacji pierwszych z drugimi. Miasta takie, jak Gdańsk, Elbląg i Toruń, będące czołowymi ośrodkami przedpola, a jednocześnie — według powyższej typologii — dużymi miastami, stanowiły ośrodki regionu: polityczne peryferia — ekonomiczne centrum. W tym kontekście Warszawę (i Kraków), jako największe miasta strefy zaplecza i jej obrzeży należy zaklasyfikować do ośrodków regionu: polityczne centrum — ekonomiczne peryferia. *Casus* Warszawy uwzględniający czerpanie korzyści zarówno z funkcji stołecznych, jak i merkantylnych w ramach układu system — sieci również w tym przypadku znamionuje jej przejściowy charakter.

Efekt uwarunkowań politycznych i ekonomicznych jest dostrzegalny także w krajobrazie kulturowym. Fakt, że większość mieszkańców sieci miast przedpola na ziemiach polskich była pochodzenia niemieckiego, na tle często słowiańskiej, okolicznej wsi, oraz rzesze cudzoziemskich kupców, marynarzy, podróżników z jednej strony oraz polifunkcyjna baza ekonomiczna z drugiej prowadziły do heterogenicznego charakteru takiego ośrodka. Owa kulturowa i kulturalna heterogeniczność, na którą wskazują autorzy omawianej teorii, uwidaczniała się wprost proporcjonalnie do wielkości i znaczenia braudlowskiego „miasta — świata”.

R. R e d f i e l d i M. B. S i n g e r (1954, s. 56—57) sieć miast o czołowym znaczeniu w kreowaniu i dyfuzji wartości kulturowych w okresie preindustrialnym sprowadzili do dwóch podstawowych typów ośrodków:

- administracyjno-kulturalnego (*administrative-cultural cities*) lub *cities of the literati and the indigenous bureaucracy*,
- miasta handlowego o znaczeniu narodowym: (*cities of native commerce*) lub *cities of entrepreneur*.

Z punktu widzenia rozważań nad układami typu system — sieci, Gdańsk jako miasto spinające przedpole z *hinterlandem* oraz jego funkcje należy niewątpliwie do grupy drugiej. Autorzy tej typologii klasyfikują w niej także m.in. Brugię, Marsylię, Lubekę, miasta targowe zachodniej Afryki czy wczesny Kanton (R e d f i e l d, S i n g e r, 1954, s. 57). Heterogeniczność tego typu ośrodków w kontekście funkcji kulturowych utożsamiają z kreowaniem i kontrolą przede wszystkim szeroko rozumianych aspektów (norm) technicznych.

W opozycji do nich są miasta typu *orthogenetic transformation*, sklasyfikowane we wcześniejszym podziale jako administracyjno-kulturalne, które koncentrują się na rozwoju szeroko rozumianych wartości i norm moralnych (R e d f i e l d, S i n g e r, 1954, s. 59).

Z dokonanego podziału widać dowodnie, że w miastach heterogenicznych w kreowaniu funkcji kulturotwórczych dominowało zamożne mieszczaństwo (kupiectwo), w miastach homogenicznych natomiast — władza centralna (panujący). Do tego ostatniego typu należy odnieść sytuację panującą w przeważającej mierze w na ogół prywatnych, rolniczych miasteczkach zaplecza, w których kreatorem

roli kulturowej mógł być w zasadzie jedynie jego właściciel. O słuszności tego twierdzenia przekonują nas prace A. Mączaka (2000, s. 139—141 i 292—293) oraz A. Wyrobisza (1978).

Przemiany systemu gospodarczo-społecznego w Europie zarówno w skali regionalnej — konkretnych „gospoderek — światów”, jak i w układach wewnętrznych — utrwalanie na wielu obszarach gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej, na innych zaś rozwój wielkich miast handlowo-rzemieślniczych — przyniosły ze sobą wiele niepożądanych zjawisk w relacjach miasto — wieś. Zagadnienie to obrazowo porusza J. Black (1997, s. 186—193). Autor zwraca uwagę zwłaszcza na dwie sprawy. Pierwszą była opisywana tu szerzej agraryzacja miast i poddanie znacznej części miejskiej sieci osadniczej kontroli szlachty. W strefach wysoko zurbanizowanych, i zindustrializowanych, zwłaszcza Europy Zachodniej dochodziło natomiast do degradacji społeczno-ekonomicznej mieszkańców wsi w kontekście potrzeb aprowizacyjnych ludności zamieszkałej w miastach<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> J. Black (1997, s. 183) przytacza tu znamiennej cytaty: „Jeśli chodzi o Lyon, dobrze wiesz, jakimi sposobami potrafią się tu posłużyć policją, aby zapobiec choćby najmniejszej groźbie braku żywności w wielkich miastach, nie bacząc przy tym, jak bardzo brakuje jej na wsi”.

## Typologia miast układu lokalizacyjnego

W zbiorze tworzącym sieć miast centralnych podstawowym podmiotem miastotwórczym jest dobro centralne (rozumiane jako realizacja usługi materialnej bądź niematerialnej). W przypadku miast funkcjonujących w układzie system — sieci są nim dobra i produkty materialne podlegające eksportowi hurtowemu (produkcja towarowa) oraz importowi o raczej detalicznym charakterze (produkcja konsumpcyjna). Produkcja o charakterze towarowym (zwraca uwagę zaznaczająca się jej specjalizacja) kształtowała nowego typu powiązania przestrzenne. W specyfice tych powiązań wyróżnia się przede wszystkim egzogeniczność regionu objętego badaniami. Miasta, które swój rozwój oparły na wymianie i korzystaniu z dóbr centralnych, tworzyły — upraszczając — wyraźnie hierarchiczny i zamknięty w granicach regionu krąg powiązań. P. Hohenberg i L.H. Lees (1985) piszą o nim *agricultural region and/or local administrative unit*. Cechowały się więc swoistą endogenicznością w relacji miasto — region (najbliższa okolica). Poza ten obręb częściowo wychodziły miasta najwyżej usytuowane w hierarchii, niemniej rozwój swój zawdzięczają przede wszystkim możliwościom gospodarczym własnego zaplecza. W przypadku miast zlokalizowanych w układzie system — sieci impulsy i możliwości rozwoju znajdowały się tylko częściowo w najbliższej okolicy. Rejon oddziaływań nie musiał być zresztą wyraźnie ograniczony. Zaplecze takiego miasta mogło się nakładać na zaplecza nawet kilku innych miast, czego dowodzi przykład Sieniawy zaprezentowany w dalszej części pracy.

Impuls, jak już wspomniano, pochodził z regionu, w którym było duże zapotrzebowanie na produkty wytwarzane w danej okolicy. Impuls ten w znaczącym stopniu wpływał na rozwój sieci miast regionu. O rozwoju osiedli miejskich zatem decydowały z jednej strony pochodząca z zewnątrz podaż, z drugiej zaś popyt na miejscową produkcję. Zasięg geograficzny i nasilenie popytu i podaży stanowiły o genezie, przebiegu i zaniku relacji ekonomicznych na omawianym obszarze.

Relacje te w momencie swego zaistnienia działały w dwóch kierunkach. Po pierwsze, stymulowały i uzupełniały sieć już istniejących miast. Po drugie, silnie oddziaływały na rozwój i kształt nowo powstającego zbioru miast. Zbiór ten z uwagi na swą specyfikę (przemieszanie z ośrodkami wcześniejszymi) na niektórych, zwłaszcza peryferyjnych obszarach układu przyczyniał się zaś do recepcji przez nowe miasta pewnych elementów funkcji centralnych. Często odbywało się to kosztem starszych, położonych w sąsiedztwie miast.

R. Rybarski (1928, s. 200—208) funkcje istniejących już od średniowiecza miast XVI-wiecznych klasyfikuje w trzech zbiorach: centra handlowe (z opisu: funkcje mieszane), miasta górnicze i przemysłowe (z opisu: funkcje wybitnie wyspecjalizowane) oraz zagraryzowane ośrodki lokalne (z opisu: funkcje mieszane lub w niektórych przypadkach wyspecjalizowane).

W niniejszej pracy po wydzieleniu ośrodków *stricto* wyspecjalizowanych wskazano na dwie typologie ośrodków systemu — sieci: funkcjonalną i przestrzenno-rozwojową<sup>1</sup>.

## Typologia funkcjonalna układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci na ziemiach Polski

W typologii funkcjonalnej omawianego układu można wyróżnić 4 typy gospodarcze miast.

1. Typ miast — ośrodki rejonu produkcji rolniczej lub leśnej (*hinterlandu*), (4:1).
2. Typ miast — porty rzeczne zaplecza produkcji rolniczej (*hinterlandu*) oraz strefy *foreland*, (3:2).
3. Typ miast — ośrodki nieportowe o funkcjach pomocniczych transportu (strefa *hinterlandu*), (2:3).
4. Typ miast — porty morsko-śródlądowe; dominujące ośrodki regionalne przedpola (1:4).

W zestawieniu (pkt 1—4) wskazano na hierarchię w procesie rozładowywania popytu i realizacji miejscowej podaży (wartości w nawiasach podano według kolejności wskazanych procesów). Jakkolwiek między wszystkimi ośrodkami zachodziły niezbędne sprzężenia ekonomiczne, to nie było lub być nie musiało powiązań natury hierarchicznej. Jeśli jednak się pojawiały, to w ich strukturze zaznaczały się:

- geometryczna nieregularność,
- pomijanie potencjalnych ośrodków pośrednich,

---

<sup>1</sup> Typologia przestrzenno-rozwojowa została omówiona szerzej w dalszej części niniejszego podrozdziału.

— kierunki ciążen wyznaczane przede wszystkim układem i przebiegiem spławnych rzek w dorzeczu Wisły.

W odróżnieniu od dóbr centralnych i ich hierarchizacji w przypadku systemu — sieci większą wagę przykłada się do specjalizacji. Wynikała ona głównie z faktu, że każde z miast miało inne zadania i z odmiennych działalności gospodarczych wynikał ich potencjalny rozwój oraz ewentualna stratyfikacja na miasta duże, średnie, małe i najmniejsze. Skala znaczenia potencjału ekonomicznego miasta w układzie system — sieci była adekwatna do wartości eksportowanego towaru. Im bliżej bowiem portu morskiego, tym zwiększała się powierzchnia dorzecza rzeki objętego penetracją przez kupiectwo danego ośrodka, co też dawało potencjalnie większe zyski z pośrednictwa handlowego, a zatem i rozwoju. Pierwszym ogniwem w układzie lokalizacyjnym typu system — sieci były miasta — ośrodki produkcji rolnej.

### **Miasta — ośrodki rejonu produkcji rolnej (leśnej)**

Podstawą funkcjonalną tego typu ośrodka było skupienie miejscowej produkcji rolnej w celu jej eksportu. Miasto tego typu na ogół nie było duże, co wynikało z lokalnego zasięgu znaczenia i pełnionych funkcji. Z reguły był to ośrodek na wpół rolniczy lub całkowicie rolniczy, gdzie jedno z podstawowych czy najistotniejszych zajęć mieszkańców stanowiło rolnictwo. Dotyczyło to zwłaszcza miast nowolokowanych. A. Wa w r z y ń c z y k (1951, s. 226—228) zwracając uwagę na znaczne nadziały ziemi przyznawanej mieszczanom na Podlasiu i w zachodniej Litwie w XVI wieku pisze wręcz: „[...] stanowiły one kwestię żywotną, warunk ich (miasteczek) egzystencji”<sup>2</sup>. W skrajnych przypadkach dochodziło do wyraźnego przeobrażania funkcji lokalnego lub regionalnego zbioru miast w kierunku typu rolniczego, tak jak miało to miejsce na Podlasiu (W y r o b i s z, 1981 a, s. 192). W tym przypadku może słusniejsze byłoby, w związku z procesem nadań ziemskich przy lokacji miasta, stwierdzenie, że nie tyle się przeobrażały, co były nimi z założenia<sup>3</sup>. Jak pisze wspomniany badacz: „Możliwości zaopatrywania w żywność i surowce roślinne, zwierzęce i leśne we własnym zakresie wyłączała te miasta z wymiany towarowej z bliższym i dalszym zapleczem, hamowała ich rozwój jako ośrodków rynków lokalnych” (W y r o b i s z, 1981 a, s. 192). Sytuacja ta, jak się wydaje, sprzyjała funkcjonowaniu takiego miasteczka w układzie powiązań system — sieci. W tym miejscu należy przypomnieć, że to nowoukształtowany system ekonomiczny w dużej mierze przyczynił się do takiego stanu. To zaś wy-

---

<sup>2</sup> Autorka wskazuje na kilkakrotnie większe nadziały ziem dla niewielkich, XVI-wiecznych miasteczek rolniczych, w porównaniu z pełniącym funkcje centralne i niekiedy kilkunastokrotnie ludniejszym Brześciem nad Bugiem (1951, s. 227).

<sup>3</sup> Por. także rozważania A. W y c z a ń s k i e g o (1978).

nikało z charakteru przepływu pieniądza i towaru w relacji kupiectwo dużych miast (*vide* Gdańsk) — szlachta (*magnateria*). Małe miasto parapolityczne, które w tym układzie funkcjonowało wraz z kilkoma, kilkunastoma sąsiednimi wsiami, było zatem tylko bardziej wyeksponowaną formą folwarku. W XVI wieku stało się nawet swoistym antidotum na jego stan w sytuacji, w której „folwark osiąga szczyt swoich możliwości produkcyjnych i staje w obliczu kryzysu” (W y r o b i s z, 1974, s. 24). Z innego punktu widzenia miasteczko rolnicze staje się połączeniem zadań gospodarczych (zbiór, składowanie, organizacja transportu) z celem prestiżowym, często wręcz snobistycznym — posiadania własnego ośrodka miejskiego. Genezy części spośród prywatnych założeń miejskich upatrywać należy jako formy lokaty kapitału z zysków osiągniętych z uzupełniającej — paradoksalnie — działalności rzemieślniczej i aprowizacyjnej, skierowanej na obsługę dworu i ludności zamieszkującej osiedla będące własnością danego szlachcica czy magnata.

Istotnym elementem rozwoju miast na obszarze oddziaływania układu lokalizacyjnego typu system — sieci był też proces dyfuzji umiastowienia, zwłaszcza na terenach o rzadkiej, średniowiecznej sieci miast. Proces ten w odniesieniu do niektórych regionów stanowił „falę kulminacyjną” stabilizacji polityczno-ekonomicznej II połowy XV wieku. Wzmagał się postęp osadnictwa w rozumieniu przyrostu liczebnego tak osiedli, jak i ich mieszkańców. Fala dyfuzji osadnictwa kurczyła się od końca XVI wieku proporcjonalnie do negatywnych zjawisk związanych z ekspansją folwarku pańszczyźnianego.

Z funkcjonalnego punktu widzenia ośrodki tego typu pełniły funkcje mieszane z wyraźniej zaakcentowaną specjalizacją. Ta z kolei cechowała się między innymi:

- jednolitością produkcji eksportowej,
- brakiem precyzyjnie sformułowanych zasięgów przestrzennych dóbr miastotwórczych,
- specyficznym układem powiązań z zapleczem.

Z funkcji centralnych trzeba tu wymienić instytucje parafii, targu czy jarmarku (na ogół o ograniczonym zasięgu), czasem współistnienie dworu szlacheckiego, czy magnackiego. Typ ten funkcjonalnie — i z należnym dystansem — ściśle nawiązuje do pojęcia miasta rolniczego według koncepcji J. T k o c z a (por.: 1998, s. 290—328).

Jak już zasygnalizowano, w miarę przyrostu nowych miasteczek na określonym obszarze proces ten musiał doprowadzić do lokalnego spadku znaczenia niektórych wcześniej lokowanych miast o charakterze centralnym (często też i o charakterze mieszanym) funkcjonujących przed wykrytym się powiązań w ramach układu system — sieci. Interesującym przykładem może tu być chociażby relacja założonego w XVI wieku Tarłowa do XIV-wiecznego Solca, o czym pisze A. W y r o b i s z (1966, s. 35 i 38, oraz 1974, s. 28).

Konkurencja ekonomiczna wynikała w tym przypadku z roli lokalnego zaplecza rynku sprzedaży płodów rolnych i możliwości zbytu produkcji pochodzącej

z innych obszarów oraz lokalnej struktury własnościowej, a nie — jak w przypadku ośrodków chrystallerowskich — zaplecza, na które oddziałują lokalne dobra centralne. Układ lokalizacyjny typu system — sieci nakładał się jednak niejednokrotnie na wcześniejszy model powiązań o dobra centralne. Część spośród tego typu ośrodków w rozwijającym się układzie typu system — sieci odnalazła nowe możliwości rozwoju, dlatego nastąpiło sprzężenie funkcji centralnych i „hurtowych”. Taki mariaż był niewątpliwie korzystny, zwłaszcza gdy niósł za sobą dalszą dyferencjację działań gospodarczych. Łączenie funkcji było procesem typowym dla miast o starszej genezie. Z kolei nowolokowane miasta w tej sytuacji pełniły raczej funkcję *stricte* rolniczo-hurtową. Miasteczka rolnicze przyciągały też do siebie rzemiosło. Jego znaczenie było jednak raczej uzupełniające. Nie zaskakuje fakt, że na przykład pod koniec XVI wieku w Janikowie koło Opatowa było tylko 4 rzemieślników i 2 gorzelników (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 508), a w Toporowie koło Wielunia tylko dwóch rzemieślników (S z c z y g i e l s k i, 1969, s. 73—74). Rzemiosło w małych miastach rolniczych, jeśli nie produkowało dla właściciela feudalnego, to zorientowane było na rynek lokalny i bardzo słabo wyspecjalizowane. Krawcy, szewcy, cieśle i inni pracowali tu, jak już podkreślono, w ramach przede wszystkim rynku endogenicznego. Niektóre miasta jako ośrodki dóbr w rejonie produkcji rolniczej, w związku z innymi czynnikami miastotwórczymi, mogły jednak wyrastać ponad karłowate miasteczka rolnicze.

Istotnym elementem upadku miast stały się konflikty XVII i XVIII wieku. J. T o p o l s k i (1977) w studium dotyczącym Podlasia pokazuje, jak sieć miasteczek, które jeszcze w II połowie XVI wieku dość skutecznie opierały się procesowi ruralizacji, wpada w wir agraryzacji spowodowanej zniszczeniami wojennymi. Jednym z nich były Siemiatycze.

**Siemiatycze.** Na polifunkcyjność uwarunkowań rozwojowych lokowanych w 1542 roku Siemiatycz zwrócił uwagę A. M a r o s z e k (1989, s. 7). Autor wymienia tu takie elementy, jak obiekty kultu religijnego oraz węzeł szlaków komunikacyjnych o ogólnokrajowym i lokalnym znaczeniu. Siemiatycze w XVI wieku stanowiły modelowy ośrodek rejonu produkcji rolniczej; wcześniej — w związku z trzebieżami lasów — także leśnej. Na potrzeby produkcji rolnej pracowało nie tylko kilka wsi należących do miejscowego latyfundium magnackiego, lecz także większość mieszczan i miejscowy folwark. Z rolnictwem związanych było 90% mieszkańców miasta. W związku z położeniem miasta zaznacza się rola miejscowego kupiectwa (30% zatrudnionych w zawodach nierolniczych) oraz zawodów spożywczych i związanych z transportem (15 spośród 18 rzemieślników)<sup>4</sup>. Specyficzna struktura zatrudnienia w Siemiatyczach pod koniec XVI wieku odzwierciedlała rolę, jaką miejscowość miała do odegrania w układzie osadniczym typu system — sieci. Jak już podkreślono, przede wszystkim był to ośrodek produkcji

---

<sup>4</sup> Obliczenia na podstawie danych J. M a r o s z k a (1989, s. 21).



rolniczej dóbr magnackich nastawionych na eksport (głównie zboża) do Gdańska. Ponadto miasto spełniało pewne funkcje tranzytowe na skrzyżowaniu uzupełniającego lądowego szlaku nadbużańskiego i drogi z północnej Małopolski w kierunku Podlasia i Litwy. Rozwojowi ośrodka w tak naszkicowanych ramach funkcjonalnych i ich utrwalaniu sprzyjała niewątpliwie bliskość Bugu (ok. 8 km), gdzie Siemiatycze dysponowały własną przystanią (wieś Bindugi).

Bliskość miast — ośrodków produkcji rolnej w stosunku do spławnych rzek była typowym zjawiskiem w tym czasie, co potwierdza chociażby przestrzenne rozmieszczenie tego typu osiedli. Ciężenia te były próbą zniwelowania kosztów transportu lądowego, co często odbywało się ze stratą dla pobliskich portów rzecznych, z którymi, tak jak w przypadku Siemiatycz, konkurowały prywatne przystanie i pale. O funkcjonowaniu powiązań typu *network system* świadczą także wzmianki o handlu rolnym miejscowych kupców z Gdańskiem, wzmianki o transportach płodów rolnych na Wiśle oraz powiązanie terminarza miejscowych jarmarków z ruchem tranzytowym kupców i szlachty powracającej z Gdańska (M a r o s z e k, 1989, s. 17, 21). Funkcje centralne, pomimo znacznych jak naówczas rozmiarów osady (1900 mieszkańców), ściśle nawiązywały tylko do rynku lokalnego<sup>5</sup> (rejon parafii siemiatyckiej). W XVIII w., a zwłaszcza w jego II połowie, Siemiatycze uzupełniły natomiast swoje funkcje o wyspecjalizowaną produkcję rzemieślniczą: szewstwo, krawiectwo i kuśnierstwo. W rzemiośle było zatrudnionych około 70—80% mieszkańców, z tego w wymienionych trzech branżach pracowało 185 spośród 407 rzemieślników (dane z 1800 roku za: M a r o s z e k, 1989, s. 32)<sup>6</sup>.

Nim powstała sieć miast nastawionych *stricte* na produkcję rolniczą ich prototypem były miasta — ośrodki handlu drewnem i płodami leśnymi. Powstanie tych miast należy wiązać w dużej mierze z osadnictwem i karczunkiem terenów leśnych. Ich rozwój w dorzeczu Wisły miał miejsce głównie w XIV—XVI wieku, na niektórych obszarach (np. pogranicze podlasko-litewskie, Puszcza Sandomierska i Solska) przeciągnął się do XVIII wieku. Dzięki dogodnemu położeniu, często na skrzyżowaniu z lądowymi szlakami handlowymi oraz szlakami wodnymi, powstałymi ze względu na uchodzące w pobliżu drugorzędne dopływy, miasta te, w zależności od postępów kolonizacji, osiągały różny charakter funkcjonalny. Jeśli procesy osadnicze objęły większy obszar, co skutkowało powstaniem wokół licznych wsi, miasto takie szybko zyskiwało charakter nadrzędnego ośrodka centralnego dla obsługi nowo wykreowanej jednostki przestrzenno-administracyjnej (parafii, powiatu). Wraz z rozwojem skolonizowanej przestrzeni na ogół rosła systematycznie ranga tego typu ośrodka. Zmieniała się także struktura handlu, z produktów leśnych na rolne.

---

<sup>5</sup> Potwierdza to m.in. niedzielny termin miejscowego targu (J. M a r o s z e k, 1989, s. 22).

<sup>6</sup> Szkic innego miasteczka o znaczącej funkcji rolniczej, którego rozwój wpisał się w ewolucję tworzącego się układu system — sieci, nakreślił również T. L a l i k w pracy poświęconej Mińskowi Mazowieckiemu (1976, s. 77, 92—93, 102).

Lokacje tego typu na ogół dotyczyły osiedli wcześniej zurbanizowanych (powstałych z osiedli przygodowych czy komór celnych), które w eksporcie płodów leśnych odnalazły stałe możliwości rozwoju. Częstszym przypadkiem było jednak — zwłaszcza na pewnym etapie rozwoju omawianego typu ośrodka — łączenie eksportu zarówno płodów leśnych, jak i rolnych, co wyrażało się pewnym zaawansowaniem podstaw ekonomicznych takiego miasta.

**Narew.** Jednym z bardziej eksponowanych przykładów tego typu ośrodków była Narew na pograniczu podlasko-litewskim. Miasteczko otrzymało prawa miejskie w 1514 roku, a jej rozwój oparto na zespole grodowym przy przeprawie przez rzekę Narew (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 272; Michaluk, 1996 a, s. 128). Najistotniejszym czynnikiem miastotwórczym Narwi było pełnienie funkcji ośrodka kolonizacji Puszczy Bielskiej (Michaluk, 1996, s. 131). W tym przypadku jednak kolonizacja była związana ściśle z funkcjami logistyczno-organizacyjnymi wywozu produktów lasu pozyskanych w trakcie zagospodarowywania kompleksów leśnych. O roli tych dwóch czynników świadczą również informacje o dezorganizacji przez miejscowy port drzewny lokalnego węzła komunikacyjnego, co miało skutkować częściową przebudową systemu komunikacyjnego w obrębie miasta (Michaluk, s. 131). Tym samym miasteczko połączyło funkcje ośrodka produkcyjnego w ramach rozwijającego się układu ekonomiczno-osadniczego typu system — sieci z miastem typu wrót. Rolę miast — wrót, jaką odgrywała Narew w regionalnej sieci osadniczej, potwierdza m.in. struktura zatrudnienia w samym tylko rzemiośle, w takich zawodach jak: rzeźnictwo, piekarstwo, kołodziejstwo, kowalstwo. W branżach tych pracowało ponad 90% rzemieślników, przy czym kołodzieje stanowili aż 50% ogółu (na podstawie: *Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 273). Funkcje ośrodka pozyskania produktów rolnych i ich eksportu Narew pełniła przez około pół wieku. Z czasem, wraz z wyspecjalizowaniem się w eksporcie produktów leśnych i rolnych<sup>7</sup>, miasto translokowało nawet swój port kilkaset metrów w górę rzeki (Michaluk, 1996, s. 132—134). W porównaniu z ośrodkami produkcji typowo rolniczej (zbożowej), zauważalna jest tendencja do lokowania ośrodka pozyskania drewna nad spławną rzeką, co wymusza specyfika i objętość produktu eksportu. Tym samym w pewnym zakresie wiązał on rolę miasta jako ośrodka rejonu produkcji leśnej z ośrodkiem typu: wywozowy port rzeczny zaplecza produkcji rolniczej (por. wcześniejsze zestawienie). Ograniczoność wynikała z tego, że w porównaniu z portami zbożowymi eksportowi podlegała miejscowa produkcja. Dopiero w okresie późniejszym w miarę gdy zyskiwał handel zbożowy, kosztem drzewnego, zwiększało się zaplecze obszaru ciężącego ku portowi. Na tym etapie dopiero, przy sprzyjającej sieci lądowych powiązań komunikacyjnych, miasteczko upodabniało się do ośrodka portowego *ad hoc* ukierunkowanego na eksport rolny.

---

<sup>7</sup> Miasteczko było także przystanią portową Bielska Podlaskiego i zapewne innych ośrodków w okolicy.

Niektóre miasta bez rozbudowanego zaplecza rolniczego<sup>8</sup> uczestniczące w handlu płodami leśnymi z własnego zaplecza, a jednocześnie korzystnie położone przy spławnym szlaku, działalność handlową uzupełniały pośrednictwem w eksporcie zboża i innych produktów rolniczych, pochodzących z regionów usytuowanych w górnym biegu rzeki. Interesujący przykład omawianego typu stanowi Nowogród u ujścia Pisy do Narwi (B r o d z i c k i, 1999; *Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1..., 1965, s. 273), Brok nad Bugiem (*Brok...*, 1989; G i m p e l, 1984; *Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 459), a przede wszystkim Ostrołęka (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 492—494; N i e d z i a ł k o w s k a, 1979, s. 38—41) czy Wyszaków (G i m p e l, 1984). Miasta tego typu, jak wspomniano, reprezentowały — w porównaniu z modelem charakterystycznym dla Narwi — bardziej złożony układ powiązań ekonomicznych, co wynikało z dychotomicznej roli, jaką odgrywały w systemie — sieci oraz z uwagi na pełnienie niektórych funkcji centralnych, co z kolei wynikało z ich wielkości.

Dychotomia w modelu miast typu system — sieci z jednej strony odgrywała rolę w obsłudze eksportu własnego zaplecza, z drugiej zaś czerpaniem korzyści z pośrednictwa handlowego, w tym przypadku na osi: wschodnie Mazowsze, Podlasie, zachodnie rubieże Litwy — Gdańsk i inne porty pruskie. Jedną z bardziej czytelnych egzemplifikacji powstania i rozwoju omawianego typu ośrodka zaprezentowała także D. G i m p e l (1984) w studium poświęconym miastu Wyszaków. Inny przykład stanowiła natomiast Ostrołęka.

**Ostrołęka.** Jako ośrodek pozyskiwania drewna i innych produktów lasu (potaż, smoła, dziegieć, klepki, maszty) Ostrołęka znana jest od co najmniej początków XV wieku (N i e d z i a ł k o w s k a, 1979, s. 38—39). Wydaje się jednak, że cezurę czasową dla funkcji eksploatacji i wywozu drewna można przesunąć do czasów lokacji miasta. Prawa miejskie otrzymało natomiast przed 1373 rokiem (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 493). Specyfikę ośrodka handlu drzewem i produktami leśnymi nakreśla następujący opis: „Handel drzewem odbywa się zazwyczaj w ten sposób, że mieszczanie polscy, a ewentualnie szlachta mieszkająca na wsi, skupują drzewo od producentów i już w stanie obrobionym, a mianowicie w postaci wańczosu i klepek, rzadziej masztów i półmasztów, spławiają do Gdańska, gdzie znajdują nabywców na swój towar” (N i e d z i a ł k o w s k a, 1979, s. 39—40, 107). O tym, że Ostrołęka była jedynie ośrodkiem surowcowego zaplecza miasta świadczy wybitnie brak rzemiosł meblarskich i innych, związanych z wykorzystaniem surowca drzewnego (N i e d z i a ł k o w s k a, 1979, s. 58). Drugi element utrwalania miasta w układzie *network system* stanowiły korzyści, jakie miasto czerpało z pośrednictwa w handlu prowadzonym przez miasta

---

<sup>8</sup> Znamienne jest tu stwierdzenie D. G i m p e l (1984, s. 16), która pisze: „Na pewno więc nie rolnictwo zdecydowało o rozwoju Wyszakowa i nie ono było stymulatorem rozwoju osady. Zdecydowały tu inne czynniki naturalne, a mianowicie rzeka i puszczę, obie w najbliższym sąsiedztwie miasta i obie pozostające wobec niego w stosunku nadrzędnym przez całe stulecia”.

położone w górnym biegu Narwi i jej dopływach z Gdańskiem. Do znaczniejszych ośrodków w tym rejonie należały Łomża, Nowogród, Tykocin, Goniądz. Z pośrednictwem handlowym należy wiązać wiadomości o „przybijających do portu skutach”, a po części, jak się wydaje, z istnieniem spichlerza. O ruchu tranzytowym świadczy także fakt, że w mieście na 240 gospodarstw pracowało aż 60 piwowarów (Niedzińska, 1979, s. 55—56, 103). Jako ważny ośrodek w miejskim układzie typu system — sieci, Ostrołęka utrwaliła swe funkcje w pełnym zakresie do okresu zaborów.

Podobnie jak Narew, również Ostrołęka odgrywała rolę typowych wrót na pograniczu Puszczy Kurpiowskiej (niegdyś Zagajnicy) a obszarem z przewagą terenów rolnych na południe od miasta. Był to więc kolejny przykład powiązania funkcjonalnego rozwoju miejskiej sieci osadniczej układu system — sieci z rozwojem opartym na funkcji wrót<sup>9</sup>. Z uwagi na swoją wielkość oraz dostępność komunikacyjną miasto utrzymało także ważne funkcje centralne, zwłaszcza w strukturze administracyjnej. Było siedzibą starostwa ostrołęckiego, administracyjnie podlegało zaś ziemi łomżyńskiej. Tu też znajdowała się siedziba parafii obejmująca, zwłaszcza na prawym brzegu, znaczny obszar ziem (Niedzińska, 1979, s. 50 i 69). Funkcje centralne podkreślały także miejscowe targi (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 493).

Jednym z kluczowych elementów specyfiki układu system — sieci na ziemiach polskich była struktura własnościowa osiedli miejskich. Większość miast omawianego typu, jako własność szlachecka, bądź magnacka, ze względu na swą lokalizację było wyznacznikiem struktury własności ziemskiej w regionie<sup>10</sup>. Przegęszczenia miast tego typu na niektórych obszarach były zatem w głównej mierze efektem ambicji i nie zawsze spełnionych zamierzeń miejscowego możnowładztwa, nie zaś — jak się naówczas mogło wydawać — optymalnych możliwości rozwoju opartych na realnych kalkulacjach ekonomicznych.

W końcowym rozrachunku prowadziło to często do funkcjonowania gęstej sieci na wespół rolniczych miasteczek, które ożywiały się w okresie letnio-jesiennym (zbiór i transport zebranych płodów rolnych i leśnych). Jednym z najbardziej znamienych przykładów zjawiska przegęszczenia sieci są okolice Ożarowa, lokowanego w 1569 roku. W promieniu kilku kilometrów od tego miasteczka, na obszarze około 80—90 km<sup>2</sup>, powstały dalsze trzy miasta omawianego typu<sup>11</sup>: Glińiany (1586), Janików (1559) i Lasocin (1547). Jak widać, teren ten był swoistą namiastką „feudalnej konurbacji”. Kolejny paradoks wynika z faktu, że przesłanką rozwoju tej formy osadniczej była gałąź produkcji, która prowadziła raczej do

---

<sup>9</sup> Inny ośrodek tego typu stanowiła w okolicy Łomża (por.: Brodzicki, 2000).

<sup>10</sup> A. Wyrobisz (1974, s. 26) w swym artykule na temat XVI—XVII-wiecznych miast prywatnych prezentuje trzy interesujące ryciny obrazujące położenie prywatnego miasta względem dóbr wiejskich i puszcz należących do tego samego właściciela.

<sup>11</sup> W nawiasie rok przyznania praw miejskich.

tworzenia się układów miast rozproszonych, z dość regularnym i ustabilizowanym zapleczem. Wspomniane skupisko miejskie podupadło i zagrzyzło się w późniejszym okresie na skutek kryzysu związanego z rozpadem powiązań handlowych. Jedynie położony centralnie przy skrzyżowaniu dróg Ożarów zdołał się przekształcić w lokalny ośrodek typu centralnego, anektując zaplecze niegdysiejszych, konkurencyjnych miast.

Paradoks rolniczych konurbacji feudalnych tłumaczy specyfika jednostek osadniczych typowych dla układów: system — sieci. W przeciwieństwie do teorii W. Christallera, w której jej autor ukazał ścisłą hierarchizację, m.in. wynikającą z indywidualności przestrzennej każdej z jednostek osadniczych (nadrzędność lub podrzędność w sieci), w koncepcji system — sieci należy zwrócić uwagę raczej na tworzenie monofunkcyjnych zespołów osadniczych, powiązanych ramami własnościowymi. W zespole takim w pewien sposób zatarta jest indywidualność każdej z jednostek osadniczych. Tak naprawdę liczyła się tu bardziej (odrabiająca pańszczyznę) ludność zamieszkująca dany obszar i jej możliwości produkcyjne, a nie istnienie jednostki osadniczej samej w sobie. Ludność ta mogła mieszkać tak na wsi, jak i w mieście rolniczym, czy wręcz na szlacheckim folwarku. W praktyce funkcje centralne miasta położonego w takim kompleksie były ograniczane do minimum. Wydaje się, że bardziej eksponowano w nich funkcje reprezentacyjne dzięki lokalizacji dworu szlacheckiego czy magnackiego. Niemniej z punktu widzenia funkcji egzogenicznych osoby zatrudnione we dworze na stałe — z uwagi na to, dla kogo pracowały — zalicza się do tej samej grupy co chłopów. Pośrednim dowodem opisywanych tendencji ekonomiczno-społecznych był wzrost znaczenia folwarku i maksymalizacja obciążeń ludności zobowiązanej do pracy na nim.

Na marginesie trzeba zauważyć, że tworzenie się rolniczo-osadniczych kompleksów produkcyjnych miało, począwszy od XIX wieku, swą analogię w rozwoju skupionej sieci wyspecjalizowanych osad górniczych i przemysłowych, m.in. w rejonie górnośląsko-zagłębiowskim.

Wzrost znaczenia własności prywatnej oraz koniunktura na płody rolne sprzyjała w pewnych sytuacjach tworzeniu się wręcz całych sieci miast i wsi będących własnością jednej rodziny. Najbardziej znane to tzw. państwo (późniejsza ordynacja) Zamoyskich czy też Firlejów, Lubomirskich i inne (S z c z y g i e ł, 1988).

Z uwagi na specyfikę nadań „państwa magnackie” szczególne znaczenie miały w prawobrzeżnej Małopolsce czy na Rusi Czerwonej. Tworzenie się tego typu jednostek nawiązywało do średniowiecznych „państw kościelnych”, które w okresie nowożytnym nie tylko w dalszym ciągu utrzymywały swoje znaczenie, ale w wielu przypadkach rozbudowywały swój potencjał ekonomiczny, co przejawiało się również w lokacjach nowych miast (T o p o l s k i, 1955; K i r y k, 1993 a; M u s z y Ń s k a, 1997). Rozwój sieci miast należących do jednego właściciela prowadził do monopolizacji rynku na określonym terenie. W niektórych przypadkach dochodziło do wyodrębniania z sieci miejskiej ośrodków o silnie wyspecjalizowanym charakterze, mających na celu spełnianie określanych potrzeb w danej ordy-

nacji. Tak było w przypadku portów Krzeszowa i Ulanowa nad Sanem (m.in.: Kuśnierz, 1993 a, s. 52—53). W drugim z wymienionych ośrodków z uwagi na nieduży (w porównaniu do ziem rodziny Zamoyskich) obszar majątku doszło do sprzężenia wyspecjalizowanej funkcji portowej i rolniczej z funkcjami reprezentacyjnymi.

### **Miasta — porty rzeczne zaplecza produkcji rolniczej oraz strefy przedpola**

Miasta — porty omawianego typu z nielicznymi wyjątkami miały raczej mieszany charakter funkcjonalny. Siłę ekonomiczną rozwoju tworzyły tu trzy grupy zawodowe: kupcy, rzemieślnicy produkujący na rzecz żeglugi śródlądowej oraz osoby związane z transportem i przeładunkiem. W tej ostatniej grupie można wyróżnić ponadto osoby pracujące w transporcie i przeładunku lądowym oraz te związane konkretnie z żeglugą rzeczną (flisactwem). Porty tego typu zlokalizowane były zarówno na Wiśle, jak i przy jej dopływach. Często, tak jak Sieniawa czy Ulanów, miały być zorientowane na obsługę dóbr przede wszystkim ich właściciela. W miarę możliwości jednak z portu wywożono produkty z różnych domen.

Łącznie w dorzeczu Wisły znajdowało się kilkadziesiąt małych portów i większych przystani lokalnych, z których część była ośrodkami spławu bezzałogowego (zwłaszcza te położone w górnych biegach rzek). Nie wszystkie jednak porty były główną przesłanką rozwoju miast. W wielu przypadkach geneza ta była bardziej złożona, a dotyczyło to przede wszystkim miast o starszej genezie i wyraźnie zarysowującej się centralności (m.in. Przemyśl, Jarosław). Niemniej znaczenie żeglugi w tym przypadku wzmacniało rolę ośrodka w lokalnej sieci osadniczej i nadawało mu pod względem funkcjonalnym charakter mieszany.

W rozwoju miast portowych widać dwie tendencje. Pierwsza to umiastawianie ośrodków położonych w dolinach spławnych rzek, wzdłuż których najczęściej biegł lub przecinał się również trakt lądowy. Ośrodki tego typu miały często XIII-wieczną genezę (np. lokowany przed 1258 rokiem Nowy Korczyn). Ich rozwój zależał od drogi wodnej lub wodno-lądowej, przy której były położone. Równie istotną rolę odgrywał lokalny handel i usługi zorientowane na korzystanie z dóbr centralnych, a więc zarysowująca się centralność. Z funkcjonalnego punktu widzenia miasta te reprezentowały więc typ mieszany. Gęsta sieć miast w osi głównych rzek spławnych w dorzeczu Wisły, w porównaniu z terenami ościennymi, jasno dowodzi znaczenia rzeki w genezie tych ośrodków. Dynamiczne zagęszczanie się sieci miast od XV wieku przyczyniało się do stopniowego ograniczania możliwości w uzyskaniu przez nowolokowane miasto korzystnych funkcji centralnych.

Rozwój miasta musiał więc iść w kierunku jedynie funkcji wyspecjalizowanej. Mieszane funkcje były też domeną XVI- i XVII-wiecznych miast portowych zakładanych w prawobrzeżnej Małopolsce i na Podlasiu. Był to efekt opóźnień nie tylko urbanizacyjnych, lecz osadniczych w ogóle. Prowadzona akcja koloni-

zacyjna z jednoczesnym brakiem ośrodków miejskich przyczyniała się do tego, że w praktyce każde z miast zyskiwało oprócz wyspecjalizowanych funkcji portowych funkcje centralne, zorientowane na obsługę okolicznych wsi czy wspomnianych prywatnych kompleksów osadniczo-gospodarczych<sup>12</sup>. Różne były proporcje funkcjonalne tych zamierzeń. O ile Krzeszów Zamoyskich był raczej zorientowany na funkcje portowe (K s i ą ż e k, 1988, s. 119—120), o tyle w Radomyślu nad Sanem miały one raczej drugorzędny charakter. W drugim z miast główne zamierzenie właściciela miasteczka stanowiła lokacja miejscowości jako ośrodka gospodarczego oraz punktu wymiany gospodarczej w grupie wsi nadszańskich należących do Jakuba Sienieńskiego (K s i ą ż e k, 1988, s. 69). Jednym z efektów tego typu polityki było powstawanie miast nastawionych wyłącznie na obsługę portu i żeglugi. Miasta te wzrosły liczebnie zwłaszcza w XVII stuleciu, co było efektem skumulowania środków na rozwój urbanistyczny dzięki dobrej koniunkturze na produkty rolnicze w wieku XVI i na przełomie XVI i XVII wieku, co wyrażało się 10-krotnym wzrostem eksportu zboża<sup>13</sup>. Ponadto pomyślny rozwój handlu i żeglugi płodami rolnymi, a zwłaszcza wysokość dochodów osiąganych z tych gałęzi gospodarki w XVI wieku sprzyjały wzmocnieniu poczucia trafności inwestycji. Kalkulacje te — poniekąd słuszne — sprawiły, że co najmniej do końca XVIII wieku zainwestowane środki przynosiły zyski.

Przykładem regionalnego założenia portowego jest Ulanów lokowany przez Stanisława Ulińskiego w 1616 roku. Z czasem miasto to z uwagi na korzystne położenie u ujścia Tanwi do Sanu osiągnęło znaczny stopień rozwoju, co przejawiało się m.in. w jego wielkości i strukturze przestrzenno-urbanistycznej (K s i ą ż e k, 1988, s. 103—106). Swoją późniejszy rozwój ośrodek zawdzięcza funkcjom portowym, pośrednicząc w przetrzucie drogą wodną produktów rolnych i surowców drzewnych do Gdańska (K s i ą ż e k, s. 105).

**Sieniawa.** Innym przykładem portu była Sieniawa. Miasto stanowiło jeden z czterech dominujących i nadrzędnych ośrodków administracyjno-dyspozycyjnych rodu Sieniawskich. Dzięki położeniu nad Sanem stało się, w przenośni i dosłownie, wrotami gospodarczymi lityfundium zgrupowanego w kilkadziesiąt kluczy (345 wsi i 35 miast)<sup>14</sup>. Lityfundium to rozpościerało się na obszarze Rusi i Ukrainy od Górnego Bohu aż po środkowy San i rejon Sędziszowa Małopolskiego. Tak potężne zaplecze przyczyniło się do tego, że Sieniawa w XVII wieku awansowała do roli centralnego ośrodka przeładunku towarów przeznaczonych do spławu i na handel do Gdańska (K s i ą ż e k, 1988, s. 46). Portami pomocniczymi były przystanie wiejskie w Nielepkowicach, Manasterzu, Piganach i Wysocku

<sup>12</sup> Interesujący przykład tego typu stanowi Janowiec nad Wisłą (Wyrobisz, 1974).

<sup>13</sup> S. Hoszowski podaje, że eksport zboża wzrósł w tym okresie z 25 tys. ton w końcu XV wieku do 100 tys. ton w II połowie XVI wieku, by w 1618/1619 roku przekroczyć 250 tys. ton (Hoszowski, 1960, s. 30). Wnioski takie wynikają z badań nie tylko polskich, lecz także światowych (Lopez, Hohenberg, Lees), o czym pisze A. Wyrobisz (1989, s. 165—166).

<sup>14</sup> K. Kuśnierz, 1984, s. 43.

oraz okresowo w Jarosławiu (K s i ą ż e k, 1988, s. 49). K. Kuśnierz ustalił funkcje miasta (K s i ą ż e k, 1988, s. 112) na: portowe, prywatnego miasta rezydencjonalnego, ośrodka administracyjno-dyspozycyjnego dóbr oraz ośrodka rynku lokalnego. Uzupełnić je trzeba o funkcje produkcyjne, których powstaniu sprzyjało istnienie wcześniej wymienionych. W powiązaniu z tymi funkcjami kształtował się specyficzny układ urbanistyczny, z wyeksponowanymi m.in. rezydencją magnacką i dzielnicą portową oraz typową dla tego typu ośrodków strukturą funkcjonalną (K u ś n i e r z, 1984, s. 112—116).

Zaplecze, na którym zaznaczało się oddziaływanie miasta, było wyjątkowo nieregularne. Sięgając na zachodzie aż po Pińczów, zaprzeczało ono nie tylko modelowi christallerowskiemu, ale w odosobniony sposób także układowi system — sieci, nachodząc na obszary ciężarów wielu innych portów nad Sanem, Wisłą, Wisłokiem, Wisłoką czy Nidą. I tu niewątpliwie tkwi istota stwierdzenia F. B r a u d l a (H o h e n b e r g, L e e s, 1985, s. 66), że: „nie zawsze geometria stanowi o porządku ekonomicznym w rozwijającej się przestrzeni osadniczej”. Zasięg oddziaływania funkcji centralnych w porównaniu z funkcjami wyspecjalizowanymi miał niepomiaralnie mniejszy zasięg. Samo miasto było podporządkowane hierarchicznie w zależności od istoty dóbr centralnych Jarosławowi i Przemyślowi (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 354—356, 376—379). Zasięg oddziaływania ograniczały także sąsiednie starsze miasta, jak: Leżajsk, Przeworsk czy Tarnogród. Mając na względzie niewielkie znaczenie Sieniawy w układzie hierarchicznym regionalnych dóbr centralnych oraz znając liczbę kupców w mieście, która na początku XVIII wieku (1714—1720) oscylowała w granicach 104 osób!<sup>15</sup>, typ funkcjonalny miasta określić należy tym samym na co najmniej mieszań, z wybitną przewagą elementu wyspecjalizowanego.

Oprócz produktów rolniczych z miast portowych przez Gdańsk eksportowano także produkty leśne. Miały one w skali ogólnej jednak mniejsze znaczenie<sup>16</sup>. Port w Uściu Solnym nad Rabą wyspecjalizował się w załadunku soli bocheńskiej (D a s z y ń s k a - G o l i ń s k a, 1904). Sól i niektóre kruszce były trzecim podstawowym produktem eksportowym. Niektóre porty górnego dorzecza Wisły z Krakowem na czele stały się również miejscami tranzytu kruszców z Węgier i zachodniej Małopolski<sup>17</sup>.

Wiele w rozmieszczeniu portów zależało od pewnych uwarunkowań geograficznych, sprzężonych z kierunkami ciężarów handlowych. Przykładem tego typu współzależności była sieć portów nadszańskich, dla których uzupełniającą genezę

---

<sup>15</sup> K. Kuśnierz, 1993 b, s. 48.

<sup>16</sup> M. B o g u c k a pisze: „W wywozie największą rolę grało zboże; w XVI wieku stanowiło ono 65—70%, w pierwszej połowie XVII wieku 70—80% eksportu. Drugie miejsce zajmowały towary leśne (drewno, smoła, popiół itp.), które w XVI wieku stanowiły około 20% wywozu; w pierwszej połowie XVII wieku już tylko kilka jego procent” (1986, s. 411—412).

<sup>17</sup> Omawiane ośrodki leżące na terenie województwa krakowskiego jednak były zlokalizowane poza przyjętymi granicami układu.



stanowiło pośrednictwo w eksporcie produkcji rolnej i leśnej z Rusi. A. Wieliopolski (1975, s. 162) pisze o tym w następujący sposób: „Do portów rzecznych na Sanie zwożono zboże z Podola i okolic Lwowa — saniami zimą, a na kołach podczas przerw w pracach polowych”. Z opisu tego jasno widać, że powstanie sieci portów nad tą rzeką stanowiło nie tylko odpowiedź na potrzeby rozrastającego się miejscowego zaplecza, lecz tworzyło także formę gospodarczego ramienia dla obszarów odleglejszych.

W odróżnieniu od portów takich, jak Sieniawa czy Krzeszów, wiele przystani rzecznych *ad hoc* nastawionych było na zróżnicowaną pod względem własnościowym strukturę zaplecza, chociaż i one, jak wcześniej zakomunikowano, czyniły widoczne próby rozszerzenia zasięgu oddziaływania. Rozwój tych miejscowości należy wiązać nie tyle z ośrodkiem wywozowym dóbr, co z ośrodkiem wywozowym regionu. W praktyce zjawisko to w pewnym stopniu zaistniało w Ostrołęce. Jeszcze widoczniej zaznaczyło się w takich portach, jak Sandomierz, Kazimierz Dolny, Stężyca, Warszawa, Łomża, Płock, Dobrzyń, Włocławek, Stara i Nowa Nieszawa, Bydgoszcz, Fordon, Świecie, Chełmno, Grudziądz, Nowe, Tczew, Malbork.

Do grupy tego typu ośrodków należały przede wszystkim miasta o genezie XIII—XV-wiecznej, często o wysokiej pozycji w hierarchii sieci ośrodków centralnych i typie funkcjonalnym. W większości przypadków działalność kupiecka rozwinęła się, opierając się na drodze wodnej Wisły i jej dopływów oraz systemie schodzących się tu szlaków handlowych. Doprowadziło to w końcu do sytuacji, w której przez dłuższy czas aktywność merkantylna jeśli nie zdominowała funkcji centralnych (Kazimierz Dolny, Nieszawa), to zachwiała ich znaczeniem (Sandomierz, Warszawa). Motorem urbanizacji w niektórych portach śródlądowych w coraz większym stopniu stawała się warstwa kupiecko-bankierska i najzamożniejszych rzemieślników. Grupa ta, stanowiąc w większych miastach ponad 20% populacji zawodowo czynnej (Bogucka, Samsonowicz, 1986, s. 427—428), sterowała wewnętrznym obrotem pieniądza, osiągając z działalności gospodarczej szczególnie duże profity. Kupiectwo i związana z nim działalność bankowa stały się podstawowymi działaniami gospodarki kreującymi układ miast typu system — sieci. Im bliżej ujścia Wisły i im większe znaczenie miasta, tym dążenia te były coraz bardziej realne.

Silna warstwa kupiecka sprawiała także, że w przeciwieństwie do mniejszych miast portowych wyraźnie zarysowywała się tu działalność importowa. Większe ośrodki portowe były głównymi węzłami, którymi rozprawadzano tzw. towary cudzoziemskie — artykuły przemysłowe, sukna, przyprawy i korzenie oraz inne. Wymianie handlowej sprzyjały licznie odbywające się targi i jarmarki o często międzynarodowej renomie (Toruń, Sandomierz).

Porty omawianego typu pośredniczyły w handlu płodami rolnymi sprowadzanymi nawet z dalszych regionów. Sprzyjały temu schodzące się na tym terenie krajowe i międzynarodowe szlaki handlowe. Interesującym zjawiskiem było to, że

największe polskie porty śródlądowe powstały w miejscach przecięcia się drogi wodnej Wisły z biegnącymi na ogół prostopadle do niej szlakami drogowymi, jak: Toruń — drogą z Niemiec i Śląska przez Poznań na Litwę i do Prus, Warszawa — drogą z Wielkopolski i Ziemi Łęczycko-Sieradzkiej w kierunku Litwy i Rusi, Kraków, Kazimierz Dolny i Sandomierz — szlaki z Wielkopolski i Śląska w kierunku Rusi i Węgier. Wspomniane miasta stanowiły bardzo ważne ogniwa w środkowo-europejskiej wymianie handlowej. Ośrodki te należy uznać za podmiot koncepcji zmiany („przełamania”) środka transportu C.H. Cooleya (1894)<sup>18</sup>.

Klasyycznym przypadkiem miasta, w którym następowało „przełamanie” środka transportu, był Toruń. Z uwagi na fakt, że do pewnego okresu docierały tu nawet statki morskie<sup>19</sup>, zjawisko to występowało w dwóch różnych relacjach: transportu morskiego z transportem lądowym oraz transportu rzeczno-łódzkiego z transportem lądowym.

**Warszawa.** Lokacja miasta miała miejsce przed 1300 rokiem (Drozdowski, Zahorski, 1981, s. 17; por. także Gieysztor, 1966). Miasto było dogodnie położone na skrzyżowaniu szlaku wiślanego z drogami lądowymi od strony lewobrzeżnego Mazowsza i Wielkopolski przez Wyszogród, Sochaczew, Grójec w kierunku Podlasia i Litwy *via* Liw, Zegrze (Drozdowski, Zahorski, 1981, s. 19 oraz Gieysztor, 1966). W XIV i XV wieku Warszawa była jeszcze niedużym ośrodkiem regionalnym, wyspecjalizowanym w eksporcie drewna (Drozdowski, Zahorski, 1981, s. 29). Z uwagi na swe położenie na ten okres trzeba datować szczególnie rozwój miasta jako wrót na granicy lewobrzeżnego Mazowsza — regionu z rozwiniętym rolnictwem i dobrze zorganizowaną siecią osadniczą oraz prawobrzeżnego — z gospodarką leśną i inicjalną fazą rozwoju sieci osadniczej. Granicę obu stref wyznaczał bieg Wisły. Na XV wiek datuje się również wzmożone pośrednictwo handlowe pomiędzy Śląskiem i Litwą (Drozdowski, Zahorski, 1981, s. 29). Systematyczny rozwój kontaktów handlowych, który utrzymywały m.in. miejscowe jarmarki, sprawił, że miasto kierowało swe funkcje w stronę handlu i pośrednictwa. Wzrost liczby kupiectwa, przy ograniczonym obszarze miasta, spowodował lokację sprzężonego ośrodka rzemieślniczego. Prawa miejskie Nowa Warszawa otrzymała w 1408 roku (Pazura, 1959, s. 193).

Ugruntowana, priorytetowa pozycja w sieci osadniczej Mazowsza oraz położenie przy najważniejszym szlaku handlowym XVI-wiecznej Polski (Wiśle) sprawia, że miasto staje się, oprócz Sandomierza, Kazimierza Dolnego, Torunia i Włocławka, jednym z najważniejszych emporiów działalności merkantylnej w dorzeczu głównej rzeki ziem polskich. Zauważalna jest także ugruntowana pozycja w eksporcie zboża, który to produkt zastępuje dominujące jeszcze w średniowieczu drewno i inne produkty leśne. Udział kupców warszawskich w przewozach pszenicy notowanych na komorze włocławskiej w II połowie XVI wieku sięgał

---

<sup>18</sup> W oryginale: *break in transportation theory*.

<sup>19</sup> Od XV—XVI wieku miasto zmieniło funkcje z portowych morsko-rzecznych na rzeczne.

56—75%. Udział eksportu zboża ogółem z ziem polskich przez kupiectwo warszawskie wahało się zaś w XVI wieku w granicach 2,2—26,23% (*Dzieje Warszawy*. T. 2, 1984, s. 47—48). Warszawa staje się pierwszym znacznie większym miastem w biegu Wisły, w którym handel i transport zdominowało mieszczaństwo, co różniło ją chociażby od Kazimierza czy Sandomierza (*Dzieje Warszawy*. T. 2, 1984, s. 49). Byłby to również dowód na to, że dopiero tutaj następowała zamiana funkcji portowej załadunkowej, rozumianej jako bezpośredni wywóz z zaplecza lądowego, z czym mieliśmy do czynienia w Sieniawie, Ulanowie czy Sandomierzu, na funkcje portowo-kupieckie rozumiane jako organizacja i pośrednictwo w dalszym transporcie i wymianie handlowej. Różnice przejawiały się także w zakresie zaplecza oddziaływania. W miastach, w których spław i handel zdominowała szlachta, zaplecze, chociaż wyraźnie nieregularne, było dość zwarte i umiejscowione w pobliżu najbliższego lub położonego najkorzystniej portu. W miastach takich, jak Warszawa, oprócz naturalnie ciężącego zaplecza mazowieckiego, kontakty kupców przenosiły się też w różne rejony Małopolski. Zjawisku temu sprzyjało niewątpliwie kredytowanie dostaw i ładunków oraz indywidualna mobilność kupców i ich faktorów. W XVIII wieku funkcje handlowe w znacznym stopniu zostały uzupełnione funkcjami bankierskimi (*Dzieje Warszawy*. T. 2, 1984, s. 332—336).

### **Ośrodki nieportowe o funkcjach pomocniczych transportu**

Układ lokalizacyjny miast typu system — sieci oprócz ośrodków portowych i produkcyjnych ukształtował grupę miast o funkcjach komunikacyjnych, ściśle powiązaną z omawianym modelem. Funkcje te miały charakter nabyty (Skierniewice, Oleszyce) lub pierwotny (Stanisławów). Jeśli chodzi o Skierniewice, to uzupełnienie przez miasto funkcji o charakterze centralnym skutkowało nowymi możliwościami rozwoju w ewoluującym układzie system — sieci. Oleszyce jako miasto o funkcji ośrodka dyspozycyjnego i produkcyjnego dóbr (w ramach układu system — sieci) uzupełniło funkcje transportowe. Powstanie Stanisławowa natomiast należy wiązać z wcześniejszym ukształtowaniem się specyficznej bazy ekonomicznej typu system — sieci w tej części Mazowsza.

Charakter funkcjonalny omawianych miast polegał na obsłudze kupców podróżujących na trasie Gdańsk — zaplecze. Obsługa ta polegała na usługach noclegowych, gastronomicznych, handlu hurtowego, wypoczynkowych (postojowych), kowalskich, powoźniczych, reperacyjnych oraz transportowych i logistycznych. Miasta tego typu funkcjonowały również poza układem system — sieci jako klasyczne ośrodki komunikacyjne. Podano jednak przykłady tylko tych, które miały ścisły związek z tzw. handlem gdańskim. Istotnym elementem omawianych osiedli było, że w dużym stopniu łączyły one funkcje transportowe z innymi (rolniczymi i handlowymi) w Stanisławowie, reprezentacyjnymi i rzemieślniczo-handlowymi w Skierniewicach, czy rzemieślniczo i reprezentacyjno-dyspozycyjnymi w Oleszycach.

**Oleszyce.** Miasto lokowane zostało w 1576 roku i stanowiło jeden z ośrodków kluczy dóbr Sieniawskich (K s i ą ż e k, 1988, s. 82). Od momentu wykryształizowania się portu miejskiego w Sieniawie miasto uzupełniło funkcje dyspozycyjne i produkcyjne o element transportowy, będąc ostatnim przed Sieniawą punktem postojowym transportów z płodami rolnymi z Rusi i Ukrainy, a jednocześnie dogodnym punktem w ewentualnym przekierowaniu transportów do innych portów (np. w Nielepkowicach czy Jarosławiu). Tu też formowano transporty z miejscowych dóbr magnackich.

Funkcje handlowe i transportowo-spedycyjne potwierdza m.in. liczba 22 kupców, co — jak na nieduży pod względem demograficznym ośrodek — było liczbą dość pokaźną. W strukturze rzemiosła dominowały gałęzie związane z przetwórstwem importowanych tu z zaplecza skór (szewstwo, garbarstwo, kuśnierstwo), (K u ś n i e r z, 1984, s. 48). Powstanie Oleszyc tuż obok (6 km) Lubaczowa, pełniącego w regionie funkcje lokalnie nadrzędnego *central place*, stanowiło dobry przykład nakładania się dwóch różnych układów sieci osadniczych, powstałych z odmiennej bazy ekonomicznej.

**Skierniewice.** Lokacja miasta duchownego arcybiskupów gnieźnieńskich miała miejsce w 1457 roku (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 76). Rola transportowa miasta uwidaczniała się po części w strukturze XVI-wiecznego rzemiosła (piekarzy było 25, rzeźników — 11, kowali — 5), jak i handlu (21 prasowników), (P a z y r a, 1959, s. 404). Niemniej inny element zadecydował o zaklasyfikowaniu miasta do omawianej grupy.

Otóż funkcje Skierniewic w ramach układu miast typu system — sieci polegały przede wszystkim na świadczeniu usług furmańskich oraz rozładowywaniu zewnętrznej podaży realizowanej *via* Gdańsk w strefie zaplecza.

Struktura rzemiosła była, jak się wydaje, w dużym stopniu odzwierciedleniem położenia Skierniewic w systemie powiązań rynkowych rozważanego układu oraz związanych z tym następstw i ułatwień. Należały one do grona miast Polski środkowej<sup>20</sup>, które z uwagi na swe położenie w połowie drogi między Krakowem i miastami małopolskimi a Gdańskiem wyraźnie zdominowały ten typ usług (M a ł e c k i, 1968, s. 178). Autor zwraca również uwagę na fakt, iż ten rodzaj funkcji Skierniewic, które nie biorąc bezpośredniego udziału w wymianie handlowej Gdańska<sup>21</sup>, lecz jedynie dostarczając furmanów przewożących towary z miasta i do miasta, przyczyniało się pośrednio do ożywienia handlu tranzytowego (Małecki, 1968, s. 179).

**Stanisławów.** Jest to ostatni przykład miast rozważanego typu. Analizowane funkcje pełnił od czasów lokacji w 1523 roku do zniszczeń w II poł. XVII wieku (*Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2, 1967, s. 515). Miasteczko leżało na ważnym trakcie z Warszawy przez Liw w kierunku na Litwę i Podlasie. Stanowiło przed-

---

<sup>20</sup> Do grupy tej J. Małecki zaliczył także: Łowicz, Rawę i Wolbórz (1968, s. 179).

<sup>21</sup> Jakkolwiek zaprzecza to nieco opisowi ze s. 87—88 te same prace, to nie ma wątpliwości co do wybijającej się roli furmaństwa w strukturze zawodowej miasta.

ostatni punkt transportu towarów do Warszawy (lub Pragi) z zaplecza prawobrzeżnego Mazowsza i pogranicza podlasko-małopolskiego. W II połowie XVI wieku spośród 263 rzemieślników pracujących w 2-tysięcznym Stanisławowie w zawodach powiązanych z handlem ponadlokalnym pracowało ponad 160 osób. Imponująca była zwłaszcza liczba piekarzy (90), kołodziei (33) i prasołów (26). W mieście było także 79 piwowarów (Benko, 1956, s. 211; Pazyra, 1959, s. 405). Stanisławów był również ośrodkiem handlu produktami leśnymi (Małeki, 1968, s. 79).

Oprócz wymienionych w mniejszym lub większym stopniu na potrzeby handlu gdańskiego pracowały, dziesiątki nieportowych miast. Miały one różną rolę w bazie ekonomicznej tworzącej układ miast typu system — sieci, zlokalizowanych na „skrótowych” względem szlaków rzecznych trawersach lądowych (Skiernewice) lub na trasach łącznikowych zaplecze — port (Oleszyce), czy w końcu łączyły obie wspomniane cechy położenia (Stanisławów), co prowokowało ukształtowanie się szczególnie dobrze widocznej specyfiki struktury zawodowej.

### **Miasta — porty morsko-śródlądowe, dominujące ośrodki regionalne przedpola**

Czwarte ogniwo w układzie miast typu system — sieci stanowił największy ośrodek miejski ówczesnej Polski — Gdańsk oraz, w dużo mniejszej skali, Elbląg i Toruń. Rola Gdańska została już częściowo opisana w podrozdziale dotyczącym tła i mechanizmów socjoekonomicznych układu. W tym miejscu należałoby się skupić jedynie na ogólnej specyfice miasta.

**Gdańsk.** Ośrodek ten, będąc największym miastem portowym ziem polskich, przejął dominującą rolę w wymianie handlowej, przeladunku i tranzycie pomiędzy krajami europejskimi a interiorami ziem polskich położonych w dorzeczu Wisły, a częściowo i terenów ościennych (modelowy *hinterland*) (Bogucka, 1988, s. 38). W rejonie ujścia Wisły podobne funkcje — chociaż na dużo mniejszą skalę niż Gdańsk — pełnił Elbląg<sup>22</sup>. Rola Gdańska w pośrednictwie handlowym i rzemieślniczym związanym z nadmorskim położeniem (bednarstwo, szkutnictwo itp.) rosła systematycznie od co najmniej XI wieku. Jednak dopiero przystąpienie Gdańska (oraz innych nadmorskich i śródlądowych portów) do sieci miast Hanzy stało się symbolicznym zaczątkiem tworzenia układu typu system — sieci. W praktyce dominujące znaczenie miasta w „polskim” układzie system — sieci Gdańsk utrzymał aż do końca XVIII wieku. Zmiany granic politycznych na ziemiach polskich (i polityczna dezintegracja państwa) w końcu XVIII wieku wpłynęły w sposób oczy-

---

<sup>22</sup> Gdańsk skupiał w tym czasie (schyłek XV w.) około 80% handlu morskiego Rzeczypospolitej jako jej główny port wywozowy; „[...] udział Elbląga [...] jest oceniany zaledwie na około 7%” (Bogucka, Samsonowicz, 1986, s. 411). Pozostałe porty wywozowe nie leżały w obrębie układu miast system — sieci dorzecza Wisły.

wisty na rozbitcie i ograniczenie powierzchni zaplecza układu. Od XIX wieku transport wodny miał w przewozach towarowych (zwłaszcza regionalnych) bardzo poważnego konkurenta — kolej<sup>23</sup>.

Niemniej rola Gdańska sprawiła, że stał się w ciągu XV—XVII wieku jednym z trzech najzamożniejszych i najprężniejszych ośrodków miejskich na ziemiach polskich, koncentrując większą część handlu towarowego transportowanego drogą wodną Wisły na zachód Europy<sup>24</sup>, skutecznie przy tym dystansując porty w Toruniu czy Elblągu.

Zestawienie z ryc. 3 prezentuje modelowo rolę Gdańska w relacji do ziem polskich i środkowoeuropejskich. W modelu na ryc. 3 a widać dwa różne regiony i sieć miast pośredniczących w wymianie handlowej między nimi. Teoretycznie największe szanse rozwoju mają w tym przypadku miejscowości leżące na przecięciach najważniejszych linii komunikacyjnych. Ten typ powiązań jest charakterystyczny raczej dla obszarów zlokalizowanych z dala od wybrzeży morskich. W sytuacji gdy w układzie tym pojawi się, lub istnieje od zawsze, bariera przestrzenna, polityczna, czy ekonomiczna automatycznie rośnie rola jednego z ośrodków o stosunkowo najkorzystniejszym położeniu (ryc. 3 b). Przejmuje on dotychczasowe lub potencjalne powiązania, które w pierwszym z prezentowanych przypadków determinowały rozwój innych miast.

Ranga tego ośrodka miejskiego rośnie w sytuacji, gdy staje się on (lub jest) najważniejszym punktem wymiany międzyregionalnej. Wówczas niemal całkowicie ośrodek ten wyklucza funkcjonowanie miast konkurencyjnych. Monopolizuje handel. Z takim modelowym przykładem mamy do czynienia na ryc. 3 c. Czasem na skutek osłabienia działających barier może dojść do wtórnego odtworzenia części dawnego układu miast (ryc. 3 d). Skala tego zjawiska zależy wprost proporcjonalnie od natężenia recesji funkcjonujących barier.

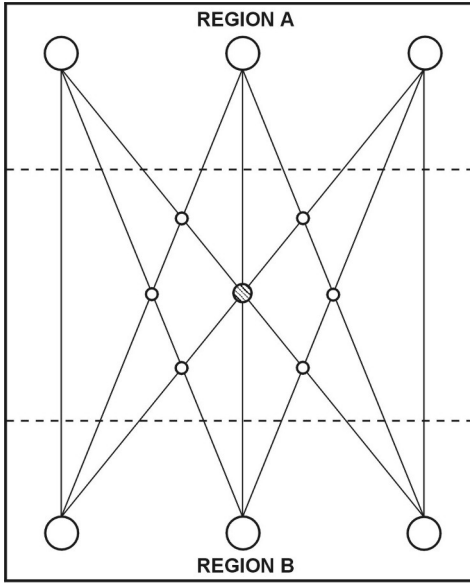
Miejsce Gdańska w tym modelu na pewno trzeba widzieć w komentarzu do ryc. 3 b. Okresowo spełniał także kryteria opisu, jak na ryc. 3 c i 3 d. Zwłaszcza w kwestiach szeroko rozumianej kontroli politycznej. Największymi konkurentami Gdańska w tym układzie były Toruń i Elbląg. Specyfika konkurencji obu tych miast w stosunku do Gdańska wynikała jednak z odmiennych uwarunkowań, które w głównej mierze determinowało położenie w odpowiedniej strefie układu system — sieci (ryc. 3 e). W przypadku Torunia była to przestrzeń zdefiniowana takimi terminami jak: kontrola, organizacja i rywalizacja, podczas gdy w przypadku Elbląga terminami: współdziałanie i rywalizacja.

---

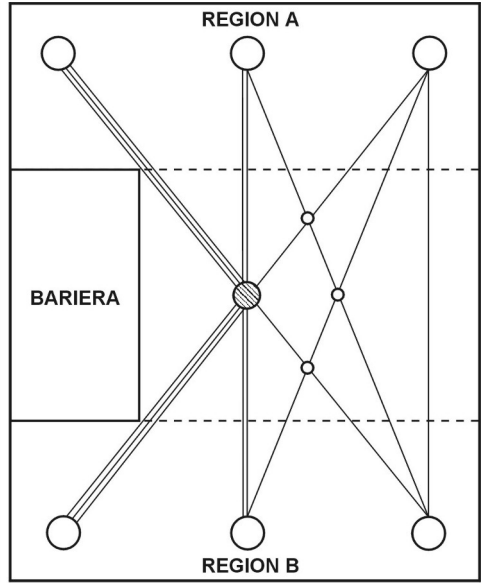
<sup>23</sup> Wybrana literatura omawiająca pozycję Gdańska to: C. Biernat, 1971; M. Bogucka, 1958, 1962, 1969, 1970, 1991, 1986, 1988, 1989, 1993, 1996 a, b, c, 2001; M. Bogucka, H. Samsonowicz, 1986; *Gdańsk. Jego dzieje...*, 1969; S. Gierszewski, 1993; S. Horszowski, 1978; J. Małecki, 1968; *Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1, 1965, s. 363—373; H. Obuchowska-Pysiova, 1964; H. Samsonowicz, 1958; J. Trzoska, 1966 i inni.

<sup>24</sup> Od schyłku XVI w. Gdańsk skupiał 80% polskiego handlu zagranicznego (M. Bogucka, 1996 b, s. 76).

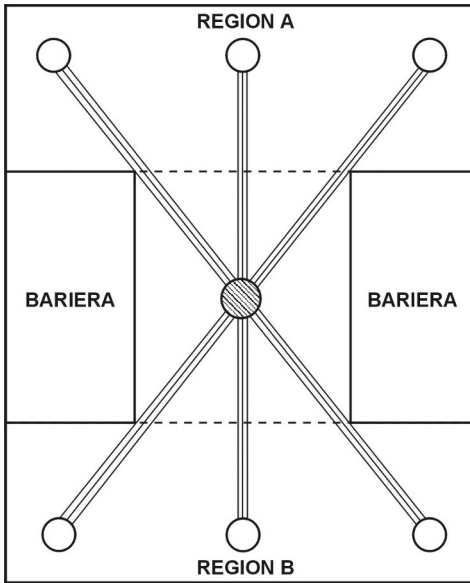
a)



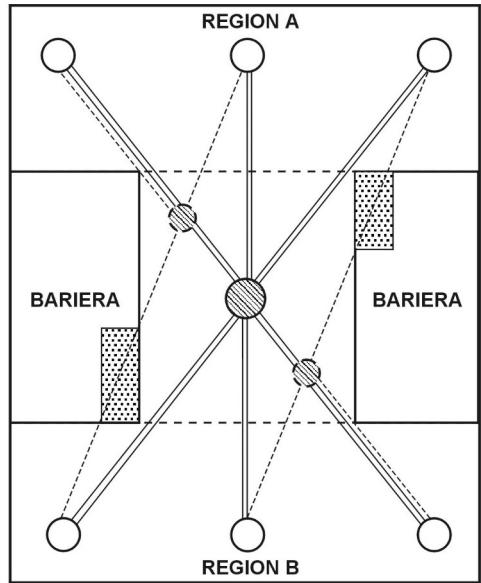
b)



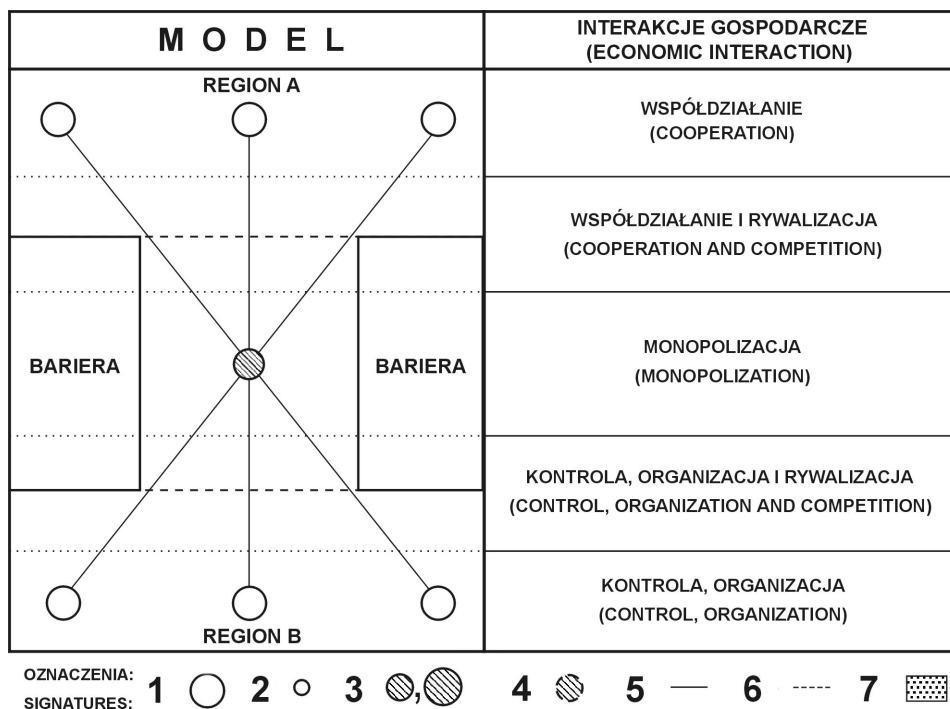
c)



d)



e)



**Ryc. 3 a—e.** Ewolucja pozycji miasta w układzie powiązań międzyregionalnych. Ujęcie modelowe 1 — współpracujące miasta w regionach A i B, 2 — ośrodki pośredniczące, 3 — najważniejszy ośrodek pośredniczący, 4 — potencjalny ośrodek pośredniczący, 5 — istniejące powiązania, 6 — potencjalne powiązania, 7 — strefa kurczenia się bariery  
 Źródło: Opracowanie własne.

**Fig. 3 a—e.** Evolution of city significance in the network of interregional links. Model presentation

1 — cooperating cities in A and B regions, 2 — cities participate in cooperation, 3 — major city participate in cooperation, 4 — potential city participate in cooperation, 5 — existing links, 6 — potential links, 7 — zone of shrinking barrier  
 Source: By author.



Rywalizacja Torunia i Gdańska o prymat największego ośrodka handlowo-gospodarczego wynikała też z odmiennych powiązań komunikacyjnych: „W Toruniu z wiślanym szlakiem śródlądowym zbiegał się wachlarz gościńców zataczający półkole — od powiązań z Morzem Czarnym przez »drogę tatarską« na wschodzie, z Krakowem i Węgrami na południu, przez Brześć Kujawski i Poznań z węzłem wrocławskim na południowym zachodzie. W odróżnieniu od toruńskiego, średniowieczny transport gdański lgnął do bałtyckiego równoleżnikowego szlaku miast hanzeatyckich” (Wielopolski, 1975, s. 161). Procesy społeczno-ekonomiczne oraz warunkujące je przesłanki polityczne doprowadziły ostatecznie do tego, że zwyciężył drugi z układów, z centralną pozycją Gdańska. Z uwagi na stymulację handlu w dorzeczu Wisły przez popyt z zewnątrz wydaje się, że sytuacja taka była nieunikniona.

Rola Elbląga sprowadzała się tu do funkcji awanportu, czyli portu pomocniczego, w każdym razie drugorzędnego, do czego jawnie przyczyniły się zarówno zjawiska natury ekonomicznej (siła i skuteczność kupiectwa gdańskiego o prymat w regionie), jak i przesłanki fizycznogeograficzne (niekorzystne względem Gdańska położenie Elbląga oraz zamulanie drogi wodnej w rejonie miasta)<sup>25</sup>.

Gdańsk będący do 1457 roku konglomeratem trzech miast (Głównego, Starego, Młodego) oraz kilku dużych przedmieść należał również do największych w Polsce ośrodków rzemieślniczych<sup>26</sup>, w tym m.in. wielu wyspecjalizowanych gałęzi gospodarki, takich jak: budowa okrętów morskich czy przeróbka importowanej ze Szwecji rudy żelaznej (Bogucka, 1962). Tym samym był jednym z pierwszych na ziemiach polskich ośrodków produkcyjnych, w których baza surowcowa nie miała większego znaczenia, jeśli chodzi o lokalizację warsztatów przetwórczych.

Popyt na wyroby żelazne i taniość transportu wyparły w tym przypadku zasadę, że lokalizacja warsztatów zajmujących się przeróbką znajduje się blisko miejsc eksploatacji. Z funkcjonalnego punktu widzenia Gdańsk cały czas pozostawał jednak ośrodkiem o charakterze mieszanym, ale z wybijającą się cechą specjalizacji. Wynika to z faktu, że w okresie XV—XVIII wieku główny czynnik miastotwórczy stanowiła wyspecjalizowana działalność kupiecka i produkcyjna (w tym oczywiście ta o charakterze towarowym), której znaczenie było dominujące w kontekście funkcji i instytucji centralnych. Przyrodnicze ograniczenia możliwości rozwoju funkcji centralnych na pełnym obszarze zaplecza („ścięcie” go przez linię brzegową) wzmogły, dzięki innym z kolei uwarunkowaniom fizycznogeograficznym (dolina Wisły) i opisanym procesom polityczno-ekonomiczno-społecznym,

---

<sup>25</sup> J. Małecki określa Elbląg jako: „ośrodek satelitarny [Gdańska — R.K.], choć nie rezygnujący w pewnych okresach ze zdobycia samodzielności” (1968, s. 9). Por. także: W. Odyniec, 1982, s. 64—71.

<sup>26</sup> Gdańsk, który na przełomie XVI i XVII wieku rozrósł się w potężne (3 tys. warsztatów) centrum produkcyjne (Bogucka, Samsonowicz, 1986, s. 428).

penetrację zapleczy innych, większych miast leżących na tym samym lub nieco niższym poziomie hierarchicznym (Warszawy, Krakowa, Torunia czy Lublina).

Gdańsk jako „klamra” wiążąca polski *hinterland* z siecią północnoeuropejskiego przedpola oraz zapleczem podporządkowanych sobie miast stanowił najważniejszy ośrodek jego strefy peryferyjnej. Wynikało to nie tylko z przebiegu wiązek komunikacyjnych — kształtu układu (oznacznik sieci osadniczej), lecz istotna była także prawie pełna kontrola i stymulacja natężeniem i jakością powiązań (oznacznik systemu osadniczego) oraz bezprecedensowa ingerencja czy wręcz destabilizacja wcześniejszych, regionalnych systemów ekonomiczno-osadniczych o charakterze centralnym.

## **Typologia przestrzenno-rozwojowa układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci na ziemiach Polski**

Wielkość obszaru oddziaływania wydzielonego układu typu system — sieci, mnogość ośrodków miejskich oraz ich ekonomiczna<sup>27</sup> hierarchizacja sugerowałyby zaklasyfikowanie go — podobnie jak układu o charakterze centralnym — jako sieci o charakterze powierzchniowym. Ponadto przedstawiona wcześniej w zarysie specyfika powiązań przestrzenno-funkcjonalnych wskazuje na kreowanie się powiązań typu koncentryczno-promienistego. Jest to jeden z ważniejszych (geograficzno-osadniczych) elementów odróżniających oba układy. Strefę koncentryczną tworzy sieć ośrodków przedpola położonych zarówno w strefie węzłowej układu, jak i peryferyjnej. Większość największych ośrodków tej strefy w sposób wyraźny jest powiązana z zapleczem (*hinterland*) subukładami liniowymi (promienistymi). Miasta te odgrywają rolę zworników o funkcjach i specyfice miast — wrót.

Na ziemiach polskich genezy subukładu koncentrycznego należy szukać przede wszystkim w ukształtowaniu się i rozwoju sieci miejskiej Hanzji. Natomiast elementy promieniste mają swe uwarunkowania w rozbudowie sieci miast podlegających penetracji miasta, jakim był Gdańsk.

Oba subukłady w dużym stopniu były powiązane ze sobą już w XIV wieku, niemniej jednak o pełnym sprzężeniu i zależnościach można mówić dopiero od połowy XV wieku. Szczyt rozwoju układu lokalizacyjnego miast typu system — sieci przypadł w dorzeczu Wisły na połowę XVII wieku. Do tego okresu w ramach układu powstały lub zintegrowały się (przestrzennie i funkcjonalnie) wszystkie najważniejsze ośrodki sieci osadniczej.

Analizy sieci miast w omawianym układzie dokonano w kontekście wyróżnionych dwóch stref o zróżnicowanym stopniu zaistnienia elementów typowych

---

<sup>27</sup> Jedynie ekonomiczna.

dla badanej przestrzeni. Podział ten pozwala się zorientować, w jakim stopniu elementy warunkujące zbieżne są z układem miejskiej sieci osadniczej ukształtowanym w ich zasięgu. Osobno została omówiona miejska sieć osadnicza w rejonie *forelandu*, osobno w strefie *hinterlandu*.

Do wyróżnionych elementów należą:

1. Analiza rynków regionalnych (system ekonomiczny, specyfika produkcji i handlu) oraz dostępność i bliskość dużej spławnej rzeki, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków, na których odbywał się spław zboża eksportowego (por. *Atlas historyczny Polski...*, 1990, s. 19, ark. 1; Czowniccki, Półćwiartek, 2001; Gierszewski, 1982; Grodecki, 1938; Groth, 1988; Madurowicz, Podraza, 1958; Mielczarski, 1962; Małecki, 1968; Obuchowska-Pysiova, 1964; Rybarski, 1928, s. 198—201<sup>28</sup>; Wachowiak, 1951; Gierszewski, 1982; Wyrobisz, 1984 i inni).
2. Występowanie rejonów produkcji zbożowej, z podziałem na podrejon, w których:
  - zboża chlebne stanowią ponad połowę wysiewu,
  - występuje produkcja zboża eksportowego (por. *Atlas historyczny Polski*, 1990, s. 19, ark. 1; uzupełnione: Mielczarski, 1962),
3. Obszary położone w sąsiedztwie miast uczestniczących w tzw. handlu gdańskim (Małecki, 1968, mapa 4).

Analiza wymienionych czynników kształtujących, a jednocześnie determinujących układ pozwoliła na wyróżnienie dwóch następujących stref:

Strefa I. Obejmuje tereny położone:

- do około 10 km od dużej spławnej rzeki po obu jej brzegach,
- obszary produkcji zboża eksportowego,
- tereny położone do 10 km od miasta utrzymującego stały kontakt z Gdańskiem albo do 25 km od któregoś z najważniejszych ośrodków handlu gdańskiego.

Strefa II. Obejmuje pozostałe tereny.

W razie nakładania się na siebie zasięgów poszczególnych obszarów w ramach tej samej strefy przyjęto priorytet terenu rozleglejszego. Zasięg poszczególnych stref prezentuje ryc. 2.

### **Strefa przedpola (*foreland*)**

Strefa przedpola układu typu system — sieci zajmowała obszar około 20 tys. km<sup>2</sup>. W ramach tej przestrzeni zaznaczał się subukład miast integrujących element

---

<sup>28</sup> W pracy R. Rybarskiego obszar omawianego tu zaplecza został nazwany rejonem zbożowym. Pozostałe dwa wyróżnione rejon, to: byłda rogatego (rejon Rusi Czerwonej w granicach współczesnej Ukrainy) oraz leśny (w granicach współczesnej Białorusi i częściowo Litwy).

koncentryczny z promienistym. W średniowieczu o rozwoju subukładu promienistego<sup>29</sup> w dużej mierze decydowała możliwość żeglugi statkami pełnomorskimi aż do Torunia (por. *break in transportation theory*). W związku z tym nastąpiło przesunięcie omawianej strefy przedpola na odległość około 150 km w głąb lądu. Trzy główne miasta strefy to Gdańsk, Toruń i Elbląg (strefa I). Skupiały one większość przeladunku towarów pochodzących z zaplecza polskiego i większość z innych zapleczy (gospodarek — światów) transportowanych *via* porty (por. B o g u c k a, S a m s o n o w i c z, 1986, s. 325). Funkcje pomocnicze lub konkurencyjne pełniły inne porty położone w strefie brzegowej albo nad Wisłą: Hel, Puck, Tolkmicko, Tczew, Malbork, Gniew, Nowe, Grudziądz, Chełmno, Świecie, Bydgoszcz, Fordon, Solec, (Stara) Nieszawa (strefa I). Wszystkie miasta strefy przedpola zlokalizowane na obszarze Prus Królewskich miały genezę XIII-wieczną, miasta kujawskie zaś XIV-wieczną (B i s k u p, 1980; G u l d o n, 1965). Ich powstanie i rozwój były na ogół elementem strategii geopolitycznej państwa krzyżackiego lub też polską odpowiedzią na ten proces (Bydgoszcz, Nieszawa). Już ten fakt był podłożem rywalizacji ekonomicznej w charakterystycznych warunkach całego układu, o czym wspomniano na przykładzie Gdańska i Elbląga czy Torunia i Bydgoszczy. Specyfika ta w układach lokalizacyjnych typu system — sieci polegała na przechwytywaniu importu i eksportu z dowolnie wybranego obszaru zarówno na zapleczu rolniczym, jak i w strefie przedpola innego kraju. Sytuacja taka wymuszała automatycznie procesy negatywnych interakcji między konkurencyjnymi ośrodkami. Najkorzystniej położony Gdańsk dość szybko zmonopolizował wymianę handlową całej strefy, co szczególnie niekorzystnie odbijało się przede wszystkim na Toruniu<sup>30</sup>. Sytuacji tej sprzyjał postęp techniczny (wzrost wielkości i tonażu jednostek pływających), który eliminował możliwości dotarcia do niektórych ośrodków portowych, a na przykład w Elblągu dochodziło do tego jeszcze zamulanie toru wodnego.

Z teoretycznego punktu widzenia sytuacje konfliktogenne wynikały z dwóch odmiennych zjawisk. W relacji Gdańsk—Elbląg negatywne interakcje były wynikiem rozczłonkowania się najdogodniejszego punktu wymiany na osi: zaplecze krajowe — zaplecze europejskie, na dwa ośrodki. Konfliktowość takiego układu rosła wraz z rozwojem dynamiki wymiany handlowej. W gorszej sytuacji znajdo-

---

<sup>29</sup> O rozwoju osadnictwa w tej strefie traktuje m.in. rys historyczno-geograficzny R. G a l o n a i E. K w i a t k o w s k i e j (1977).

<sup>30</sup> Na depresję miasta w tym kontekście szczególnie duży wpływ miało ostateczne pozabawienie go prawa składu w 1537 roku (*Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 1, 1976, s. 68). Próbą złagodzenia tej sytuacji była penetracja zaplecza portów *hinterlandu* przez kupiectwo toruńskie (M i e l c z a r s k i, 1962, s. 134—135). Niewątpliwie musiało to prowadzić do konfliktów. Był jeszcze jeden, tym razem pozytywny, aspekt próby sił Torunia z pozostałymi portami kujawskimi. Jak przypuszcza S. Mielczarski, w efekcie wzrostu popytu następują korzystne zmiany w strukturze upraw w starostwach: inowrocławskim, brzeskim, konińskim, pyzderskim, charakteryzujące się wzrostem udziału zbóż chlebowych (M i e l c z a r s k i, 1962, s. 135).

wał się Elbląg i to on uległ Gdańskowi w tej rywalizacji. W istotny sposób przyczyniły się do tego procesu nie tylko warunki przyrodnicze, lecz także polityka gospodarcza samego Gdańska (*Historia Pomorza*, T. 2. Cz. 1, 1976, s. 290—297). Inne ramy geograficzne miał konflikt Gdańska i Torunia.

O ile w poprzednim przypadku mieliśmy do czynienia z przesuwaniem się siły ciężkości w strefie wybrzeża (interakcje w subukładzie koncentrycznym o charakterze równoleżnikowym), o tyle w relacji Gdańsk—Toruń chodziło o przesunięcia zasięgu strefy subukładu koncentrycznego (jej „wypychaniem”) z głębi lądu w rejon wybrzeża morskiego (interakcje o charakterze południkowym). Obszar lądowy w coraz większym stopniu stawał się dla strefy przedpola barierą nie do pokonania<sup>31</sup>. W sprzężeniu z tym zjawiskiem trwała była nieprzerwana koncentracja potencjału ekonomicznego (i co za tym idzie społeczno-politycznego) w Gdańsku. Już sam Gdańsk z uwagi na swe przywileje był barierą, przysłowio- wym „wąskim gardłem” potencjalnych możliwości ekspansji któregoś z miast polskiej czy zagranicznej strefy przedpola (por. także Małeck i, 1968, s. 9). Na zjawisko podobnego typu w Niemczech zwraca uwagę P. Dollinger (1997, s. 263).

Wycofywanie się pogranicza stref przedpola i zaplecza wywoływało perturbacje na obszarach „zatracających” położenie transgraniczne w stosunku *hinterland — foreland*. Odnosi się to zwłaszcza do Torunia, w którym szukano wszelkich możliwości rekompensaty z tytułu stopniowo uszczuplanych wpływów. Przemiany te wyrażały się także w zmianie funkcji miasta (Dollinger, 1997, s. 300). Ciąg tych oddziaływań przesunął się na coraz to mniejsze ośrodki przedpola<sup>32</sup>, a także na sieć portów strefy zaplecza. W efekcie tego dla mniejszych miast ulegających Toruniowi ważnym elementem bazy ekonomicznej były, lub stawały się, zakorzenione funkcje paracentralne związane z obsługą najbliższego zaplecza wiejskiego. Przykład Nowego pokazuje, że dominującym elementem uwidaczniających się struktur typu ośrodków centralnych były instytucje i działalność *stricto* ekonomiczna (Maroszek, Wyrobisz, 1980).

W tej sytuacji zaznaczała się silna trwałość struktury układu, zwłaszcza tworzących go tu miast. W istocie pomiędzy rokiem 1500 a 1800 nie powstało tu ani jedno całkiem nowe miasto o funkcjach transportowo-handlowych<sup>33</sup>. Jedynym

---

<sup>31</sup> Słynne powiedzenie E. Romera (1901, s. 7), że: „rzeki są przedłużeniem morza”, w świetle opisywanych faktów należałoby każdorazowo warunkować jeszcze sytuacją społeczno-ekonomiczną regionów, przez które przepływają.

<sup>32</sup> Zjawisko to w kontekście niektórych miast ziemi chełmińskiej naświetla A. Mączak (*Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 1, s. 298). O konflikcie Torunia z Płockiem m.in. w: *Dzieje Płocka*, 1973, s. 124—126. Ponadto specyfikę rozwoju bazy ekonomicznej sieci miast nadwiślańskich omawiają m.in.: *Dzieje Chełmna...*, 1968; *Dzieje Grudziądza*, 1992; K. Górski, 1960, *Historia Bydgoszczy*, T. 1, 1991; *Historia Tezewa*, 1998; *Historia Torunia*, 1992, 1996, 1999; J. Maroszek, A. Wyrobisz, 1980; *Świecie*, 1998.

<sup>33</sup> Lokacja Ostromecka (niezbyt udana zresztą) w II połowie XVIII wieku miała inne uwarunkowania. Podgórz kontynuował tradycje miejskie Starej Nieszawy.

dostrzegalnym elementem były, skądinąd nieudane, próby optymalizowania położenia ośrodków portowych w jak największym stopniu zbliżonych do rzeki<sup>34</sup>.

Rzadka sieć miast leżących w strefie przedpola sprawiała, że istotnego znaczenia nabierały funkcje centralne. W dolinie Wisły kompensowały one w znacznym stopniu możliwości rozwoju, które stwarzał szlak wodny, a których nie zyskały z uwagi na ograniczające sąsiedztwo dużych ośrodków kupiecko-transportowych.

Miasta położone w strefie przedpola, ale w oddaleniu od Wisły (strefa II) w zasadzie nie były bezpośrednio związane z handlem towarowym badanego układu. Stanowiły raczej etapy lokalnej redystrybucji importu, który spływał do Gdańska czy Elbląga. Część zaś była korzystnie położona przy szlakach lądowych prowadzących do największych miast, z tego też powodu zyskiwała na handlu i transporcie drogowym. Szczególną rolę odgrywały miasta na zapleczu aprowizacyjnym Gdańska i Elbląga (strefa II i częściowo I): Kościerzyna, Skarszewy, Starogard, Nowy Staw. Strefa aprowizacyjna na obszarze przedpola obejmowała tereny położone między Puckiem, Kościerzyną, Świeciem, Gardeją a okolicami Elbląga. Wszelkie nadwyżki produkcyjne były przeznaczone na eksport, kontrolowany *notabene* przez Gdańsk i Elbląg. Istnienie, a przede wszystkim rozwój mniejszych miasteczek tej strefy był ściśle powiązany z funkcjami metropolitalnymi zwłaszcza Gdańska.

Do strefy I o powierzchni około 8500 km<sup>2</sup> w rejonie przedpola zaliczono 24 miasta: Puck (5,5)<sup>35</sup>, Wejherowo (5,0), Gdańsk (1,1), Chełm (2,0), Tczew (4,4), Kościerzynę (5,5), Skarszewy (4,5), Starogard (4,5), Nowy Staw (4,4), Elbląg (1,1), Tolkmicko (4,4), Malbork (2,3), Sztum (5,5), Kwidzyn (3,5), Gardeję (5,5), Nowe (5,4), Świecie (4,4), Fordon (4,5), Bydgoszcz (3,3), Solec (5,5), Podgórz (Starą Nieszawę) (5,0), Grudziądz (3,3), Chełmno (3,3), Toruń (2,1). Średnia wielkość każdego z miast tej strefy wynosiła na koniec XVI wieku i pod koniec XVIII wieku odpowiednio 3,66 i 3,80. Każdy z ośrodków obsługiwał odpowiednio obszar 354 i 405 km<sup>2</sup>/1 miasto. W wykazie pominięto lokacje nietrwale: Ostromecko (5) i Grudzieniec (5). Do strefy II o powierzchni około 12 500 km<sup>2</sup> zaliczono 20 miast: Dzierżoń (4,4), Hel (5,4), Łasin (5,4), Radzyń (5,4), Chełmżę (5,5), Wąbrzeźno (5,4), Kowalewo (5,5), Golub (5,4), Biały Bór (5,5), Czarne (5,5), Debrzno (4,5), Człuchów (5,5), Chojnice (4,4), Tucholę (4,4), Czersk (5,0), Brodnicę (4,4), Kurzętnik (5,5), Nowe Miasto (5,5), Lubawę (5,4), Lidzbark (5,4). Średnia wartość dla strefy II wynosi odpowiednio 4,87 i 4,25, na 1 miasto zaś przypada obszar około 625 km<sup>2</sup> i 657 km<sup>2</sup>. Razem w strefie przedpola funkcjonowały 44 miasta.

---

<sup>34</sup> Ze zjawiskiem tym mieliśmy do czynienia w rejonie Bydgoszczy w XVII wieku, w którym potencjał korzystnie położonego punktu osadniczego, a jednocześnie zrujnowanego miasta, chciano wykorzystać do lokacji miasteczka Grudzieniec, zlokalizowanego bliżej Wisły. Pomyślny rozwój tego prywatnego założenia miejskiego mógł w sprzyjających okolicznościach doprowadzić do ostatecznej translokacji głównego ośrodka Bydgoszczy, co ostatecznie nie nastąpiło (*Historia Bydgoszczy*. T. 1, 1991, s. 239—241).

<sup>35</sup> W nawiasach okrągłych podano przedział wielkościowy miasta, odpowiednio dla II połowy XVI wieku i końca XVIII wieku.

Z przedstawionego zestawienia, prezentującego wartość dynamiki przeobrażeń miejskiej sieci osadniczej za okres od końca XVI do końca XVIII wieku, do widać specyfikę każdej ze stref. Największą siłą przyciągania cechuje się, zgodnie z oczekiwaniami, strefa I, wiążąca subukłady koncentryczny i promienisty. Koncentracja na tym stosunkowo niewielkim obszarze potencjału ekonomicznego: lokalnego, *hinterlandu* oraz przedpola innych regionów przyczynia się z jednej strony do wysokiego stopnia zagęszczenia miast, z drugiej zaś do wysokiej przeciętnej wielkości każdego z nich.

Na szczególną uwagę zasługuje niespotykane na zapleczu (*hinterland*) u schyłku epoki feudalnej nagromadzenie dużych i średnich miast: 2 — kategorii pierwszej, 3 — kategorii drugiej i 4 — kategorii trzeciej. Analiza kategorii wielkościowych miast tej grupy w sposób szczególnie podkreśla stagnację Torunia (przesunięcie z przedziału pierwszego do drugiego). Zjawisko koncentracji potwierdzają natomiast zmiany obu rozważanych współczynników, wyrażające się zmniejszeniem ich wartości — odpowiednio o 4% (przeciętna kategoria wielkościowa miasta) i 12% (obszar obsługi).

Strefa II cechuje się wybitną dominacją najmniejszych ośrodków, co potwierdza ich podrzędną rolę jako sieci osadniczej obszaru przedpola. Miasta tego typu należały do ośrodków, w których mieszały się wpływy układu typu ośrodków centralnych i systemu — sieci.

Z uwagi na swą średniowieczną (XIII- i XIV-wieczną) genezę z jednej strony stanowiły one ośrodki lokalnych rynków i podrzędnych funkcji administracyjnych obejmujących sąsiednie obszary rolnicze, z drugiej zaś bliskość dużych rynków miejskich i głównej osi omawianego układu ukierunkowywało ich funkcje w stronę agraryzacji oraz podporządkowania dynamizującemu się nowemu ładowi ekonomicznemu. Przy prawie niezmienionym obszarze obsługi przeciętnego ośrodka (4,8%) tej strefy, jego wielkość zmieniła się, malejąc aż o 14,6%. Oddalenie strefy II od obszaru węzłowego przedpola (strefy I) mogło powodować teoretyczny wzrost możliwości rozwoju miast większych jako centrów społeczno-ekonomicznych dla najbliższego zaplecza wiejskiego. Mogły to być miasta typowe dla układu ośrodków centralnych, jak i ośrodków wyspecjalizowanych, nie powiązanych bezpośrednio z rynkiem gdańskim. Z uwagi na słabe zaludnienie i duży udział terenów leśnych (Pomorze Gdańskie) proces ten nie dość, że nie nabrał wyraźniejszego tempa, to przyjął wręcz odwrotny kierunek. Funkcje centralne jako czynnik miastotwórczy przechodziły poważny regres, funkcje wyspecjalizowane (feudalna proto-industrializacja) w sposób wyraźniejszy zaabsorbowane zostały tylko w kilku ośrodkach. Szczególnie znamieny jest upadek i stagnacja większości dawnych ośrodków o charakterze z centralnym funkcjami powiatowymi. Nowe Miasto i Kowalewo tkwią w hierarchii wielkościowej w kategorii najmniejszych jednostek 5 rzędu, Radzyń i Wąbrzeźno zaś spadają do niej z poziomu czwartego.

## Strefa zaplecza (*hinterland*)

Dużo bardziej zróżnicowana była sieć miast w strefie zaplecza. W odróżnieniu od omówionego wcześniej przedpola, w analizie tej strefy za uzasadnione przyjęto wydzielenie kilku podtypów miast funkcjonujących w ramach układu. Typologia ta pomimo uwzględnienia licznych informacji na temat struktury funkcjonalnej miast ma charakter teoretyczny, ramowy. Przy podkreślonej już wcześniej niekompletności danych<sup>36</sup> jest to w zasadzie jedyna możliwość przeprowadzenia wstępnej typologii, mając na uwadze liczbę badanych miast oraz ramy czasoprzestrzenne omawianego układu. Za takim rozwiązaniem przemawiają ponadto z jednej strony przykłady ośrodków zbadanych i ich pozycja w hierarchii wielkościowej sieci osadniczej, z drugiej natomiast charakter tła społeczno-ekonomicznego gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej integrującej nowolokowane miejscowości w zależności od ich pozycji oraz umiejscowienia w sieci osadniczej. Celem przytoczonej typologii było także wskazanie na dynamikę przemian przestrzenno-funkcjonalnych i ściśle powiązane z tym przeobrażenia całego układu lokalizacyjnego miast w obrębie wyznaczonego rejonu strefy *hinterland*.

Jako kryterium podziału przyjęto genezę historyczną<sup>37</sup> miasta oraz pełnienie przez nie ewentualnych funkcji administracyjnych: świeckich (stolica państwa, stolica regionu historycznego, stolica województwa, stolica ziemi, miasto powiatowe) czy kościelnych (siedziba biskupstwa, ważniejsze siedziby rezydencjonalne biskupów). Wskaźnikiem uzupełniającym była wielkość miasta w przyjętych przedziałach czasowych oraz położenie miasta względem ośrodków sąsiednich.

Pierwszym etapem tak przeprowadzonego podziału było nadanie wartości skalarnej w przedziale od 1 do 5, gdzie: 1 wyraża się maksymalnym stopniem zaistnienia funkcji centralnych, 5 zaś maksymalnym stopniem funkcji wyspecjalizowanych. W związku z tym:

- wartość 1 otrzymały miasta o funkcjach administracyjnych i dacie lokacji przed 1450 rokiem;
- wartość 2 uzyskały miasta powstałe przed 1450 rokiem, nie pełniące funkcji administracyjnych;
- wartość 3 w przeważającej części otrzymały miasta powstałe w ramach układu system — sieci w latach 1450—1800;
- wartość 4 i 5 uzyskały ośrodki o charakterze wyspecjalizowanym, z uwzględnieniem przybliżonego znacznie tego typu funkcji; miejscowości te powsta-

---

<sup>36</sup> O komplikacjach w ustalaniu funkcji miast nowożytnych pisze m.in. A. Wyrobisz (1981 a).

<sup>37</sup> Przyjęto *ad hoc*, że miasta lokowane przed 1450 rokiem, z nielicznymi (uwzględnionymi) wyjątkami, zostały założone jako ośrodki centralne (w rozumieniu funkcji społecznych i ekonomicznych).



wały przez cały okres feudalny, niemniej w epoce nowożytnej dynamika ich wzrostu jest szczególnie widoczna.

Wszystkie podane wartości odnoszą się do funkcji stojących u genezy miasta. Uwaga ta w sposób szczególny odnosi się do miast średniowiecznych. Dzięki takiemu podejściu można było przejść do drugiego etapu klasyfikacji, mającego na celu uwypuklenie dynamiki przemian przestrzenno-funkcjonalnych układu.

Wyróżniono 12 typów ośrodków miejskich o zróżnicowanym stopniu unifikacji z funkcjonującym układem sieci miast o charakterze systemu — sieci.

### Zespół typologiczny — C [...] i NC [...]

**Typ CA** — ośrodki o charakterze centralnym (w rozumieniu oddziaływań i ekonomicznych, i społeczno-politycznych). Ranga wielkościowa to co najmniej — 3 dla II połowy XVI wieku, utrzymana lub podwyższona do końca XVIII wieku. Ośrodki mają charakter rozwojowy, absorbują jedynie korzystne elementy miastotwórcze charakterystyczne dla układu system — sieci (np. rozwój handlu dalekosiężnego). Teoretycznie najmniej podatne na negatywne wpływy nowokształtującego się systemu społeczno-ekonomicznego.

**Typ CAN** — ośrodki centralne (w rozumieniu oddziaływań przede wszystkim ekonomicznych). Ranga wielkościowa 3, utrzymana lub podwyższona. Brak znaczących funkcji administracyjnych utrwalił lub nakierował rozwój miasta w stronę integracji z nowym systemem ekonomiczno-osadniczym. W zasadzie można by założyć, że jest to ten sam typ miasta, co opisany poniżej — NCA, tyle że usadowiony wyżej w ówczesnej hierarchii wielkościowej ośrodków miejskich. Geneza i wielkość miasta oraz pełnienie, niezależnie od relacji charakterystycznych dla systemu — sieci, ważnych funkcji rynku subregionalnego, przyczyniło się do wydzielenia tych miejscowości w osobną podgrupę.

**Typ CB** — ośrodki o charakterze centralnym; spadek z pozycji 3. na 4. W przeważającej części pełnią funkcje administracyjne. Charakter podobny do ośrodków typu CA, niemniej znaczenie funkcji centralnych jest tu o wiele mniejsze. Wyraźniej natomiast zaznacza się ich agraryzacja.

**Typ NCA** — ośrodki 4. i 5. rzędu o genezie średniowiecznej, początkowo o nie-dużym znaczeniu, z czasem wchodzące w struktury typowe dla układów typu system — sieci (agraryzacja, wzrost znaczenia powiązań ponadlokalnych).

**Typ NCB** — ośrodki o zaznaczającym się spadku z pozycji 4. na 5., ze zjawiskami podobnymi do tych, o których mowa w typie NCA,

**Typ NCC** — ośrodki centralne przechodzące najsilniejszy regres. Kryzys powiązań regionalnych na zapleczu o charakterze ośrodków centralnych nie został uzupełniony pozyskaniem ewentualnych nowych możliwości rozwoju, tak jak w przypadku miast typu CA lub CAN. Brak sprzężenia między pozycją w sieci osadniczej a możliwościami pozyskiwania nowych dróg rozwojowych.

**Typ NCD** — miasta średniowieczne na ogół 5. grupy, które z różnych powodów nie odnalazły możliwości rozwoju w nowym układzie i w wyniku agraryzacji spadły do rzędu wsi lub rolniczych przedmieść.

### **Zespół typologiczny — N [...]**

**Typ N** — miasta układu typu system — sieci, które utrzymały swój status do końca XVIII wieku. Mieszany lub wyspecjalizowany charakter funkcjonalny.

**Typ NA** — miasta układu *network system* podobne do tych w typie N, niemniej ukazujące swą słabość ekonomiczną, wyrażającą się okresowym pozbawieniem ich praw miejskich.

**Typ ND** — miasta typowe dla układu system — sieci, całkowicie zagraryzowane i w związku z tym pozbawione przywilejów miejskich do 1800 roku.

**Typ NR** — lokacje miejskie niezrealizowane.

### **Zespół typologiczny — WF**

**Typ WF** — feudalne miasta wyspecjalizowane (rolnictwo, komunikacja, wytwórczość), rozwijające się na ogół nie tyle w tle nowego układu, ile w cieniu sąsiedniego miasta. Pozycja i ranga miasta głównego wyznaczała ewentualną rolę tych miejscowości w kontekście układu lokalizacyjnego system — sieci. Ważną grupę stanowiły też ośrodki wytwórczości protoindustrialnej.

Ogółem w latach 1450—1800 w badanej strefie zaplecza (*hinterland*) o łącznej powierzchni około 144,8 tys. km<sup>2</sup> podejmowano 742 próby lokacji miejskich. Z tej liczby w strefie A, obejmującej obszar 60,9 tys. km<sup>2</sup>, było ich 403, co daje średnią 151 km<sup>2</sup> przypadających na każdy ośrodek (tab. 7). Podobnie w strefie B, obejmującej obszar 83,9 tys., wskaźnik ten wynosił 247 km<sup>2</sup>. Można zatem stwierdzić, tylko ogólnie, wyraźnie zaznaczającą się dysproporcję między obu subregionami. Jeśli weźmie się pod uwagę zasięg przestrzenny każdej z wyróżnionych stref, gdzie pierwsza w większości obejmuje tereny najwcześniej zasiedlone i zagospodarowane, druga tereny o późniejszym osadnictwie, należy stwierdzić jedynie fakt wpływu wczesnych rdzeni osadniczych na wzrost stopnia koncentracji w badanym zbiorze miast. Do pewnego stopnia pokazany jest też przyciągający wpływ wielkich arterii wodnych na rozwój sieci miast, chociaż trafniejsze wydaje się tu wskazanie na wspomniane wcześniej rdzenie, opierające się na osiach głównych rzek. Uwarunkowań tego zjawiska trzeba niewątpliwie szukać w regionalnym zróżnicowaniu procentowego udziału obszaru każdej ze stref w ramach wyróżnionych krain geograficzno-historycznych (tab. 7).

**Tabela 7.** Powierzchnia wyróżnionych stref w tys. km<sup>2</sup> według regionów historycznych; udział procentowy oraz zagęszczenie inicjatyw lokacyjnych (liczba km<sup>2</sup> przypadających na 1 lokację) w okresie 1500—1800

**Table 7.** Area of distinguished zones (in thous. km<sup>2</sup>) according to historical regions; percentage and density of foundation ventures (number of km<sup>2</sup> on 1 foundation) in the period 1500—1800

Wyszczególnienie	Region					
	małopolski	mazowiecki	podlaski	wschodniomałopolski	wielkopolski*	Zaplecze ogółem
Strefa A	12,6 34,7 <b>92</b>	15,6 45,9 <b>161</b>	10,2 42,9 <b>237</b>	3,4 16,7 <b>113</b>	19,1 62,8 <b>199</b>	60,9 42 <b>151</b>
Strefa B	23,7 65,3 <b>266</b>	18,4 54,1 <b>283</b>	13,6 57,1 <b>247</b>	16,9 83,3 <b>325</b>	11,3 37,2 <b>145</b>	83,9 58 <b>247</b>
R a z e m	36,3 100 <b>161</b>	34,0 100 <b>210</b>	23,8 100 <b>243</b>	20,3 100 <b>248</b>	30,4 100 <b>175</b>	144,8 100 <b>194</b>

Kolejność danych w każdym polu zgodna z tytułem tabeli.

\* W zasadzie wielkopolsko-kujawski.

Źródło: Opracowanie własne.

Source: By author.

Strefa I największy procentowo areal zajmowała w regionie wielkopolskim (ponad 63%), najmniejszy zaś we wschodniomałopolskim (16,8%). W przypadku strefy II wskaźniki minimalne i maksymalne dotyczyły również tych dwóch województw, lecz w odwrotnych proporcjach. Było to odpowiednio: 83,2% — region wschodniomałopolski i 36,9% — region wielkopolski.

W celu zobrazowania wewnętrznej struktury całościowego układu lokalizacyjnego i wskazania specyfiki obu stref istotne jest sięgnięcie po, zasygnalizowane już wcześniej, typologię miast w rozpisaniu na poszczególne regiony historyczne i z uwzględnieniem dwóch wyróżnionych stref. W tabelach 8 i 9 ogół uwzględnionych w tej części rozdziału typów genetyczno-funkcjonalnych zgrupowano w trzy zasadnicze jednostki.

Tabele 10 i 11 uszczegółwiają natomiast badany układ miast o opisaną 12-stopniową typologię genetyczno-funkcjonalną.

Na podstawie analizy tabel 8 i 9 można stwierdzić, że miasta w okresie nowożytnym, umiejscowione na rozważanym obszarze kształtowania się sieci miast typu system — sieci, miały dość zróżnicowany stopień koncentracji przestrzennej.

Na tym etapie można wydzielić trzy zasadnicze rejony badawcze, cechujące się z jednej strony wysokimi regionalnymi różnicami liczby miast, i z drugiej strony odmienną strukturą typologiczną analizowanych jednostek. Pierwszy z tych rejonów składał się z regionu wielkopolskiego i małopolskiego, drugi z mazowieckiego, trzeci z podlaskiego i wschodniomałopolskiego. Rejon pierwszy odznaczał się wysoką, ponadprzeciętną liczbą miast w ogóle, liczbą km<sup>2</sup> przypadających na 1 miasto oraz dominacją ośrodków zaklasyfikowanych jako zespół ty-

pologiczny C [...] i NC (por. tab. 8 i 9 oraz tab. 10 i 11). Dla Mazowsza wszystkie wyróżnione wskaźniki przyjmowały wartości przeciętne, natomiast w przypadku trzeciego z wyróżnionych w tym miejscu rejonów przyjmowały wartości najniższe.

**Tabela 8.** Liczba inicjatyw lokacyjnych w ramach poszczególnych grup typologicznych stref na obszarze zaplecza w XVI—XVIII w.

**Table 8.** Number of foundation ventures according to typology groups of specific zones on the area of the hinterland in 16—18th century

Typ	Strefa	Region					Zaplecze ogółem	
		małopolski	mazowiecki	podlaski	wielkopolski	wschodnio-małopolski		
C [...] i NC [...]	A	43	52	7	60	14	174	293
	B	44	20	4	44	9	119	
N [...]	A	88	33	33	27	13	208	411
	B	41	40	49	31	42	203	
WF	A	8	9	2	11	2	32	48
	B	6	3	1	5	1	16	
Razem		230	157	96	178	83	742	742

Źródło: Opracowanie własne.

Source: By author.

**Tabela 9.** Odsetek inicjatyw lokacyjnych w ramach poszczególnych grup typologicznych stref na obszarze zaplecza w XVI—XVIII w.

**Table 9.** Percentage of foundation ventures according to typology groups of specific zones on the area of the hinterland in 16—18th century

Typ	Strefa	Region					Zaplecze ogółem	
		małopolski	mazowiecki	podlaski	wielkopolski	wschodnio-małopolski		
C [...] i NC [...]	A	19	33	9	33	18	23	39
	B	19	13	4	25	11	16	
N [...]	A	38	21	34	15	16	27	55
	B	18	25	50	18	52	28	
WF	A	2	6	2	6	2	4	6
	B	2	2	1	3	1	2	
Razem		100	100	100	100	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne.

Source: By author.

**Tabela 10.** Liczba inicjatyw lokacyjnych rejonu zaplecza w podziale na strefy i typy genetyczno-funkcjonalne układu system — sieci

**Table 10.** Number of foundation ventures in the hinterland region divided on the zones and genetic-functional types of network system arrangement

Typ	Strefa	Region					Zaplecze ogółem	
		małopolski	mazowiecki	podlaski	wielkopolski*	wschodnio-małopolski		
CA	A	2	4	0	1	3	14	10
	B	1	0	0	1	2		4
CAN	A	4	0	1	0	2	10	7
	B	0	0	2	0	1		3
CB	A	4	4	0	3	0	20	11
	B	5	0	1	3	0		9
N	A	61	16	30	10	12	263	129
	B	30	22	38	16	28		134
NA	A	2	0	0	1	1	7	4
	B	0	2	1	0	0		3
NCA	A	28	18	2	26	7	146	81
	B	28	8	1	24	4		65
NCB	A	2	11	4	15	1	59	33
	B	6	10	0	10	0		26
NCC	A	1	7	0	4	0	15	12
	B	0	1	0	2	0		3
NCD	A	3	8	0	11	1	33	23
	B	3	1	0	4	2		10
ND	A	12	6	1	14	1	73	35
	B	6	8	5	12	7		38
NR	A	13	11	2	2	1	54	28
	B	5	8	4	3	5		26
WF	A	8	9	2	11	2	48	32
	B	6	3	1	5	1		16
Razem	A	140	93	42	98	30	742	403
	B	90	64	54	80	51		339
		230	157	96	178	81		742

\* Region łódzki i wskazane, wschodnie powiaty Wielkopolski właściwej.

Źródło: Opracowanie własne.

Source: By author.

**Tabela 11.** Odsetek inicjatyw lokacyjnych rejonu zaplecza w podziale na strefy i typy genetyczno-funkcjonalne układu system — sieci

**Table 11.** Percentage of foundation ventures in the hinterland region divided on the zones and genetic-functional types of network system arrangement

Typ	Strefa	Region					Zaplecze ogółem	
		małopolski	mazowiecki	podlaski	wielkopolski	wschodnio-małopolski		
CA	A	20	40	0	10	30	100	71
	B	25	0	0	25	50		29
CAN	A	57	0	14	0	29	100	70
	B	0	0	67	0	33		30
CB	A	36	36	0	28	0	100	55
	B	56	0	11	33	0		45
N	A	48	12	22	9	10	100	49
	B	22	16	29	12	21		51
NA	A	50	0	0	25	25	100	43
	B	0	67	33	0	0		57
NCA	A	33	24	2	32	9	100	55
	B	42	13	1	35	8		45
NCB	A	6	33	13	45	3	100	56
	B	22	39	0	39	0		44
NCC	A	8	59	0	33	0	100	80
	B	0	33	0	67	0		20
NCD	A	13	35	0	48	4	100	70
	B	30	10	0	40	30		30
ND	A	36	17	5	39	3	100	48
	B	15	21	13	32	19		52
NR	A	46	39	4	7	4	100	52
	B	20	32	16	12	20		48
WF	A	25	28	6	35	6	100	67
	B	33	20	7	33	7		33
Razem	A	35	23	9	26	7		100
	B	27	19	16	23	15		100
			31	21	13	24	11	100

Źródło: Opracowanie własne  
Source: By author.

Podobnie jak to miało miejsce w przypadku zróżnicowania koncentracji miast w ramach poszczególnych stref, także w tym przypadku u genezy dyferencjacji zbioru miast leżały dawniejsze i ówczesne procesy osadnicze. W przypadku nadwyżki miast zespołu typologicznego C [...] i NC [...] mieliśmy do czynienia z efektem regionalnego zróżnicowania poziomów przeciętnej lokacji (genezy historycznej) w danym zbiorze miast, na określonym obszarze. Jest oczywiste, że w obrębie historycznej Małopolski i Wielkopolski sieć miast należała do najstarszych, biorąc pod uwagę granice XVIII-wiecznej Rzeczypospolitej<sup>38</sup>. Z kolei tereny leżące obecnie na wschodnich kresach Polski prawa miejskie otrzymały natomiast stosunkowo najpóźniej. Jak już zaznaczono, miasta klasyfikowane w ramach omawianego tu zespołu funkcjonalnego należały każdorazowo do grona osiedli średniowiecznych. To wyjaśnia zasadnicze różnice międzyregionalne na badanym obszarze. Ten aspekt ma też istotne znaczenie w próbie uchwycenia przyczyn zróżnicowania ilościowego uwidaczniającego się na osi: zachód-wschód kraju.

Jak wspomniano już wcześniej w innym miejscu (K r z y s t o f i k, 2005) rozwój miast nowożytnych z funkcjonalno-przestrzennego punktu widzenia stanowił odrębny etap procesu umiastawiania się ziem Polski. Zerwanie z zasadami kształtowania się układów lokalizacyjnych charakterystycznych dla średniowiecza powodowało to, że ich rozwój w wielu przypadkach nie uwzględniał zastanej sieci miast około 1500 roku. Analiza sieci miast powstałych w wiekach XVI—XVIII dowodnie pokazuje, że były one niezależnym, w dużej mierze nakładającym się uzupełnieniem układów średniowiecznych. O liczbie ośrodków powstałych w wiekach XIII—XVIII, a jednocześnie istniejących pod koniec tego ostatniego stulecia w zasadzie decyduje nie liczba *netto* lokacji nowożytnych, a liczba miast założonych w wiekach średnich. To z kolei sprawia, że w uprzywilejowanej sytuacji znajdują się regiony, na których urbanizacja miała starszą genezę. Ośrodki nowożytne nie były w stanie równoważyć niedoboru miast na obszarach, na których okres średniowieczny zamknął się niewielką liczbą inicjatyw lokacyjnych. Jakkolwiek tabele 10 i 11 pokazują, że Podlasie i region wschodniomałopolski cechowały się większą dynamiką przyrostu ośrodków miejskich (por. zespół typologiczny N [...]), to i tak stopień nasycenia tych krain historycznych miastami był nieporównywalnie mniejszy niż w Wielkopolsce czy w Małopolsce.

Reasumując tę kwestię, należy stwierdzić, że system ekonomiczno-społeczny, który ukształtował się od połowy XV do XVIII wieku, silnie warunkował liczebność miast w ramach układów regionalnych. Dużo bardziej prawdopodobne bowiem było, że dominować ilościowo będzie sieć ośrodków lokowanych *ad hoc* w układzie system — sieci i uzupełnianych rozbudowaną siecią starszych ośrodków średniowiecznych, niż powstanie całkiem nowego zbioru na bazie nielicznych miast o genezie XIII—XV-wiecznej.

---

<sup>38</sup> W tym przypadku z wyjątkiem Pomorza Gdańskiego i Warmii.

Sporządzony tu zarys zróżnicowań przestrzennych pewnych cech regionalnych układów lokalizacyjnych stanowi formę przedmowy do analizy wyróżnionych poszczególnych 12 typów funkcjonalno-genetycznych miast. Odniesieniem do poniższej analizy są tabele 8—11. Jak już wcześniej zaznaczono, ogół typów funkcjonalnych można pogrupować w trzy zasadnicze zespoły:

1. C [...] i NC [...], gdzie sklasyfikowano typy: CA, CAN, CB, NCA, NCB, NCC i NCD — razem 293 miasta (39% ogółu);
2. N [...], gdzie sklasyfikowano typy: N, NA, ND i NR — razem 412 miast (55% ogółu);
3. WF, do którego należy typ WF — razem 47 miast (6%) ogółu.

Wspólną cechą ośrodków pierwszego z wyróżnionych zespołów genetyczno-funkcjonalnych jest czas lokacji przypadający na wieki średnie oraz funkcje o charakterze centralnym, poddawane od końca XV wieku do XVIII wieku presji nowego systemu ekonomiczno-społecznego.

Ośrodki zespołu N [...] w każdym przypadku lokowane w rozważanym okresie nowożytnym stanowią zasadniczy zrąb układu lokalizacyjnego typu system — sieci. Ostatni typ — WF, obejmuje miasta o genezie wyspecjalizowanej powstałe w ciągu XIII—XVIII wieku.

Chcąc dokonać analizy funkcjonującego układu miast na badanym obszarze (od końca XV do XVIII wieku), z uwzględnieniem kryterium chronologii, należy rozpocząć od ośrodków zespołu typologicznego C [...] i NC [...]. Zespół ten objął na badanym obszarze ośrodki lokowane przed 1450 rokiem. W niniejszej pracy przyjęto, że ich powstanie w każdym przypadku miało znamiona lokalizacji typu *central place*. Niemniej część z nich, zwłaszcza te z grupy CAN, już w średniowieczu uzupełniały je w istotnym stopniu funkcjami wyspecjalizowanymi. Typy CA i CB jako ośrodki mające średni i duży potencjał demograficzny, a jednocześnie pełniące znaczące funkcje centralne, w okresie od końca XV wieku do XVIII wieku miały stosunkowo największe szanse utrzymania swej pozycji w strukturze i hierarchii sieci osadniczej. Jak już zaznaczono, dzięki prężności społeczno-ekonomicznej umiejętnie absorbowały one nowe impulsy rozwojowe. Zaznaczyć jednak trzeba, że ich możliwości rozwojowe wynikały nadal z wysokiej pozycji w hierarchii ośrodków centralnych. Ośrodki te dominowały w strefie I, co wiązało się z ich prymatem w sieci i systemem osadniczym jako układami rdzeniowymi (por. także Jefferson, 1939). Podobna sytuacja utrzymywała się w przypadku ośrodków typu CAN, jakkolwiek ich centralność wynikała przede wszystkim z instytucjonalizacji ekonomicznej. W praktyce część z nich mogła nawet całkowicie transformować funkcje centralne w kierunku tych o charakterze wyspecjalizowanym, a na pewno — do ich zrównoważenia się. *Casus* Kazimierza nad Wisłą<sup>39</sup> jest tu dość wymownym przykładem. Ośrodki CA, CB i CAN dominowały głównie w regionach o starszej sieci osadniczej. W ogólnej liczbie miast rozmiesz-

---

<sup>39</sup> Miasto to lokowano w rzeczywistości jako ośrodek bramny.



czonych na mapie nowożytnej Polski nie stanowiły w porównaniu z innymi grupami znaczącego odsetka.

W zespole typologicznym C [...] i NC [...] dominowały ośrodki mniejsze i o ograniczonych w porównaniu z poprzednimi typami funkcjami centralnymi. Niewielkie znaczenie tych miasteczek, jako ośrodków rynku regionalnego w średniowieczu sprawiało, że podlegały one w znaczącym stopniu nowożytnym warunkowaniom systemowym.

O ile w przypadku ośrodków C [...] nakładanie się funkcji wyspecjalizowanych wyrażało się głównie aktywnością miast w sferze kupieckiej i komunikacyjnej, o tyle w przypadku małych miast zespołu NC [...] uwidaczniało się to postępującą agraryzacją, która najsilniej zaznaczyła się w miastach sklasyfikowanych jako NCC i NCD. Najwięcej tego typu ośrodków było na Mazowszu oraz w centralnej i wschodniej części wyróżnionego w tabelach 8 i 9 oraz 10 i 11 regionu wielkopolskiego, a także w małopolskim województwie sandomierskim. Przyczyny i mechanizmy agraryzacji miast zostały już wcześniej szerzej nakreślone, w tym miejscu można jedynie dodać, że w ich efekcie na trwałe z sieci miejskiej „wypadło” ponad 30 miast. Dla ponad 100 ośrodków miejskich z grup: NCA, NCB i NCC okres nowożytny stanowił ten fragment dziejów, który był genezą ich późniejszych, z reguły XIX-wiecznych degradacji prawno-administracyjnych.

Interesującym zjawiskiem cechującym silnie zaznaczające się zjawiska agraryzacji miast była koncentracja omawianego typu klasyfikacyjnego w strefie A. W kontekście wcześniejszych wniosków może to świadczyć o mocno zarysowanym procesie przestrzennej polaryzacji funkcjonalnej miast o genezie średniowiecznej pod wpływem nowych czynników miastotwórczych. Z jednej strony następował wzrost znaczenia ośrodków najprężniejszych i ich utrwalanie, z drugiej zaś ulegały degradacji społeczno-ekonomicznej małe miasteczka.

Przedmiotem badań niniejszego rozdziału jest zespół typologiczny N [...]. Obejmuje on miasta powstałe w badanym okresie II połowy XV wieku do XVIII wieku, z uwzględnieniem dynamiki przemian całego zbioru, czemu służyć miał rozdział na miasta typu: N, NA, ND i miejscowości o charakterze NR. Najliczniejszą grupę stanowiły ośrodki typu N. Łącznie w ciągu 350 lat powstało ich 263. Ich rozmieszczenie w wyróżnionych strefach A i B było bardzo zbliżone. Wyraźne dysproporcje zauważalne są w ujęciu regionalnym. We wszystkich regionach, z wyjątkiem małopolskiego, ich koncentracja przypadała na strefę B i tylko w regionie wschodniomałopolskim proporcje międzystrefowe były bardzo duże (9 : 21). W pozostałych regionach nie przekraczały 50%. W regionie małopolskim natomiast znacząco (46 : 22) dominowały lokacje w strefie A.

Przyczyny takiego stanu były dość złożone. W przypadku Małopolski stan ten odzwierciedlał, jak sądzę, fakt sprzężenia warunków przyrodniczych rozwoju rolnictwa z układem wodnych szlaków komunikacyjnych wiążących sieć miast tego okresu, co szczególnie było zauważalne w północno-wschodniej części regionu.

W regionie wschodniomałopolskim natomiast istotną rolę odgrywała struktura własności, ze specyficznym wysokim udziałem wielkich majątków magnackich. W domenach tego typu, jak zaznaczono we wstępnej części rozdziału, warunki rozwoju rolnictwa oraz dostępność komunikacyjna schodziła na drugi plan. Przede wszystkim liczyła się tu inwencja lokacyjna i polityka gospodarcza danego właściciela ziemskiego. Zważywszy ponadto, że większość nadań magnackich była skoncentrowana na obszarach w okresie nowożytnym dopiero zagospodarowywanych, to nałożył się tu dodatkowo element rozwoju sieci miejskiej w ogóle. Uzupełnieniem badanego typu N jest niewielka grupa miasteczek (typ NA) o podobnych funkcjach i genezie, jednak w różnych okolicznościach pozbawiana w rozważanym okresie praw miejskich. Okoliczności degradacji miast były różne, włącznie z klęskami elementarnymi.

Znacznie liczniejszą grupę stanowiły miasta pozbawione do 1800 roku przywilejów miejskich (ND). Ich słabość ekonomiczną potwierdza fakt, że spośród 75 tego typu ośrodków w okresie późniejszym (XIX—XX wiek) restytucji prawno-administracyjnej podlegał tylko jeden z nich (Ryki). Najwięcej tego typu osiedli położonych było, jak należy sądzić, w Małopolsce i Wielkopolsce. Zdegradowane ośrodki typu ND, obok osiedli NCD, stanowią bodaj najbardziej widoczny dowód dla publicystyki naukowej podejmującej temat nowożytnej agraryzacji i upadku polskich miast.

Mniej znany w tym kontekście jest *casus* lokacji miejskich całkowicie niezrealizowanych (NR). Łącznie na omawianym obszarze było ich 54, z czego najwięcej w Małopolsce i na Mazowszu. W obrębie tego drugiego regionu stanowiły one również poważny odsetek (12%) w kontekście całej sieci miast. Na temat zjawiska niezrealizowanych lokacji miejskich piszą m.in. F. K i r y k (1980) i R. S z c z y g i e ł (1987), wskazując także na pozasystemowe przesłanki upadku omawianych inicjatyw.

Ostatnią grupę typologiczną stanowiło 49 miast wyspecjalizowanych klasy WF. Ich nagromadzeniem cechowała się przede wszystkim strefa A. Fakt ten wynikał z przeszłości urbanizacyjnej tego obszaru, albowiem największe szanse powstania omawianego typu osiedli występują w okresie feudalnym w sąsiedztwie starszych i większych innych miast. Tezę tę potwierdza także geograficzne rozmieszczenie tej grupy klasyfikacyjnej w regionach umiastowionych stosunkowo najwcześniej.



## Zakończenie

Rozwój miast na obszarze Polski przechodził w ciągu ostatnich 800 lat kilka faz. Ich granice były wyznaczone zarówno znaczącymi wydarzeniami politycznymi, zmianami ustrojowymi, jak i wieloskalowymi czynnikami gospodarczymi. W przypadku rozwoju sieci miast w ramach układu lokalizacyjnego typu system — sieci największe znaczenie miały uwarunkowania ekonomiczne. Znakomite warunki specjalizacji w gospodarce większej części ziem Polski, z jednoczesnym dużym popytem na produkcję zewnętrzną, zostały kreatywnie wykorzystane przez metropolię gdańską. Gdańsk stał się jednym z najbardziej charakterystycznych łączników w przestrzeni geograficzno-ekonomicznej i geograficzno-społecznej ówczesnej Europy. Potęga gospodarcza miasta, po części także innych portów w rejonie Zatoki Gdańskiej, w sposób szczególny musiała też kreować rozwój sieci osadniczej w regionie (szeroko rozumiane Pomorze Gdańskie). W odróżnieniu jednak od niektórych regionów środkowoeuropejskich wielkie centra portowe determinowały również pośrednio procesy urbanizacyjne z dala od wybrzeża morskiego. Od co najmniej XV wieku rozwój miast w większej części dorzecza Wisły, nadzorowanego ekonomicznie przez Gdańsk, przebiegał „ponad” dotychczasowym modelem lokalnej i regionalnej centralizacji i hierarchizacji. Układ ten przyjął charakter sieci, a w zasadzie skomplikowanego systemu — sieci. Ewolucja usieciowienia opierała się w tym przypadku na takich procesach gospodarczych jak: kooperacja i współdziałanie, a w pewnym stopniu także podporządkowywanie i kontrola. Rozwój handlu wiślanego w epoce wczesnonowżytnej sprawił, że o zbliżeniu miast na tym obszarze zaczęła decydować nie tyle bliskość geograficzna, ile wspólnota interesów, zwłaszcza z Gdańskiem lub innymi ośrodkami uczestniczącymi w tym systemie gospodarczo-politycznym. Jakkolwiek kontakty na poziomie lokalnym nie ustały, to nie one jednak były głównym czynnikiem sprawczym powstania i funkcjonowania większości ówczesnych miast. Miały raczej charakter uzupełniający, zwłaszcza w przypadku słabiej zaludnionych ośrodków miejskich.

Układ lokalizacyjny omawianego typu przetrwał do czasu rozbiorów Polski. Nowe byty polityczne na tym obszarze, które rozwinęły się na przełomie XVIII i XIX wieku, a przede wszystkim zmiana systemowa polegająca na przejściu z feudalizmu do wczesnego kapitalizmu sprawiły, że sieć miast, która rozbudowała się w epoce wczesnonowożytnej, musiała w naturalny sposób zostać skorygowana. W procesie tym równie istotne znaczenie miał także fakt załamania się dotychczasowej organizacji osi gospodarczej Wisły i jej dopływów. Najbardziej widocznym elementem, który pokazał, na ile dawne miasta są w stanie funkcjonować w ówczesnej rzeczywistości, były na pewno korekty prawoadministracyjne sieci miast. Dokonano ich w trzech etapach: na przełomie XVIII i XIX wieku, od II połowy XIX do początku XX wieku oraz od lat 30. do lat 50. XX wieku. Łącznie na omawianym w pracy obszarze praw miejskich pozbawiono aż 423 miasta, z tego 306 (75%) między połową XIX wieku a końcem I wojny światowej. Otrzymało je tylko 110 ośrodków miejskich, a zatem jedynie 26% ogółu. Reszta jest nadal ośrodkami wiejskimi, sporadycznie miejscowościami stanowiącymi części innych miast. O periodyzacji bazy ekonomicznej na tym obszarze świadczy też liczba miast powstałych między latami 1450 a 1800 i nieprzerwanie od ich założenia posiadających prawa miejskie. Wskaźnik ten jest pośrednią formą prezentacji dostosowywania się poszczególnych ośrodków miejskich do zmieniających się uwarunkowań gospodarczych. Trwałość umiastowienia jest tu w większości przypadków efektem „elastyczności” miasta względem swej bazy ekonomicznej. Łącznie było takich miejscowości zaledwie 51.

Rzecz jasna, można tu podać więcej różnego typu wskaźników (m.in. liczbę lokacji niezrealizowanych, lokacji krótkotrwałych itd.). Prawie wszystkie świadczą o tym, że rozbudowana z rozmachem w dorzeczu Wisły miejska sieć osadnicza schyłku średniowiecza, a zwłaszcza epoki wczesnonowożytnej, miała charakter epizodyczny, nietrwały. Jej cechą stanowiło umocowanie na ścieżce rozwojowej opartej na produkcji oraz handlu płodów rolnych i leśnych. Silna agraryzacja miast była tu nie tylko konsekwencją upadku miast, lecz — co interesujące — także czynnikiem sprawczym powstania wielu z nich.

Z punktu widzenia teorii przestrzennej, jaką jest model systemu — sieci, stan, jaki zaistniał na omawianym obszarze, można zdefiniować jako usieciwienie miast rolniczych i handlowych. Punkty w tej sieci oraz układy ich wzajemnych powiązań w głównej mierze zależały od kondycji ekonomicznej systemu gospodarczego, który stymulował tę sieć. „Przeciążenie” całego systemu gospodarczego monofunkcyjnością miało ostatecznie niekorzystne konsekwencje. Zanik bazy ekonomicznej miast na przełomie XVIII/XIX wieku spowodował niespotykaną — na terenie współczesnej Polski — degradację miejskiego układu osadniczego według kryterium prawoadministracyjnego, a w znaczącej części przypadków także ekonomicznego.

Przykład miast z obszaru dzisiejszej Polski, funkcjonujących w przeszłości w układzie lokalizacyjnym typu system — sieci dowodzi istotnej roli rozwoju

zrównoważonego, w tym przypadku rozumianego jako ewolucja oparta na polifunkcyjności ekonomicznej oraz innowacyjności i kreatywności społecznej. Uwaga ta jest o tyle istotna, że sieci miast o zbliżonym do układu system — sieci charakterze funkcjonują również współcześnie.



### Lokacje miejskie na obszarze strefy *hinterlandu* w latach 1450—1800 Urban locations (foundations) on the area of the hinterland zone, 1450—1800

#### Objaśnienia:

Kolumna A — pogrubieniem zaznaczono miasta, kursywą zaznaczono wsie, pozostałe miejscowości stanowiły dzielnice innych miast (stan na 1.06.2008 rok)

Kolumna B — pierwsza lokacja miasta

Kolumna C — pierwsza degradacja miasta

Kolumna D — druga lokacja miasta

Kolumna E — druga degradacja miasta

Kolumna F — trzecia lokacja miasta

Kolumna G — trzecia degradacja miasta

Kolumna H — region historyczno-geograficzny

Kolumna I — typ funkcjonalny lokacji w ramach modelu system — sieci

Kolumna J — lokalizacja w wyznaczonej strefie w ramach modelu system — sieci

Kolumny: B, C, D, E, F, G: a — przed danym rokiem, b — w danym roku, c — po danym roku, d — około danego roku; kursywą zaznaczono lokacje nieudane

#### Explanations:

Column A — bolds — cities, italics — villages, normal — city quarters (1.06.2008 year)

Column B — first location (foundation)

Column C — first lost of civic rights

Column D — second location (foundation)

Column E — second lost of civic rights

Column F — third location (foundation)

Column G — third lost of civic rights

Column H — historical-geographical region

Column I — functional type of urban location according to network system model

Column J — localization in distinguished zone according to network system model

Columns: B, C, D, E, F, G: a — before this year, b — in this year, c — after this year, d — about this year; italics types — unrealized locations



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>ADAMÓW</i>	1539 b	1869 b					MP	N	A
<i>ANDRZEJEWO</i>	1528 b	1870 b					MZ	N	B
<i>ANDRZEJÓW</i>	1555 b	1570 b					MP	ND	B
<b>ANNOPOL</b>	1724 a	1869 b	1996 b				MP	N	A
<b>AUGUSTÓW</b>	<i>1546 b</i>		1557 b				PO	NR	B
<i>BAKAŁARZEWO</i>	1600 b	1870 b					PO	N	B
<i>BAŁTÓW</i>	1751 a	1790 a					MP	ND	B
<i>BARANÓW</i>	1544 b	1869 b					MP	N	A
<b>BARANÓW SANDO- MIERSKI</b>	1750 a						MP	N	A
<b>BARCIN</b>	1479 a						WK	N	A
<i>BARYCZ</i>	<i>1559 b</i>						MP	NR	A
<b>BELCHATÓW</b>	1737 b	1870 b	1925 b				WK	N	A
<i>BELŻEC</i>	1607 b	1676 a					WM	ND	B
<b>BELŻYCE</b>	1417 b	1869 b	1958 b				MP	NCA	A
<i>BERŻNIKI</i>	1551 b	1810 d					PO	N	B
<i>BĘDKÓW</i>	1453 d	1870 b					WK	N	B
<b>BIAŁA PODLASKA</b>	1498 a						PO	CAN	B
<b>BIAŁA RAWSKA</b>	1472 c	1870 b	1925 b				MZ	N	A
<i>BIAŁACZÓW</i>	1450 a	1674 d	1787 b	1869 b			MP	NCA	B
<b>BIAŁOBRZEGI</b>	1540 b	1869 b	1958 b				MP	N	A
<b>BIAŁYSTOK</b>	1668 b						PO	N	A
BIAŁYSTOK NOWE MIASTO	1768 a	1768 a					PO	WF	A
<i>BIELAWY</i>	1403 b	1870 b					WK	NCB	A
<i>BIELSK</i>	1373 b	1869 b					MZ	NCA	B
<b>BIELSK PODLASKI</b>	1495 b						PO	CB	B
<b>BIEŻUŃ</b>	1406 b	1700 a	1767 b	1869 b	1993 b		MZ	NCA	B
<b>BIŁGORAJ</b>	1578 b						MP	N	B
<i>BIRCZA</i>	1464 a	1500 a	1550 b	1896 b			WM	NA	B
<i>BISKUPICE</i>	1450 b	1869 b					MP	NCA	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>BŁASZKI</b>	1722 a						WK	N	B
<i>BŁOGIE</i>	1475 d	1510 d					MP	ND	A
<b>BŁONIE</b>	1380 b						MZ	NCA	A
<i>BOBROWNIKI</i>	1403 b	1869 b					WK	NCA	A
<i>BOBROWNIKI</i>	1485 b	1869 b					MP	N	A
<i>BOĆKI</i>	1509 b	1934 b					PO	N	B
<i>BODZANÓW</i>	1351 b	1869 b					MZ	NCA	A
<b>BODZENTYN</b>	1355 a	1869 b	1995 b				MP	NCB	B
<i>BOGORIA</i>	1616 b	1869 b					MP	N	A
<b>BOGUCHWAŁA</b>	<i>1728 b</i>		2008 b				WM	NR	B
<i>BOLIMÓW</i>	1370 b	1870 b					MZ	NCB	A
<i>BOROWIE</i>	<i>1548 b</i>						MZ	NR	B
<i>BOŻA WOLA</i>	1731 b	1821 b					MP	N	A
<b>BRAŃSK</b>	1440 b						PO	NCB	A
<i>BRATOSZEWICE</i>	1458 a	1661 b					WK	ND	A
<i>BRDÓW</i>	1525 b	1870 b					WK	N	B
<i>BROCHÓW</i>	<i>1666 b</i>						MZ	NR	A
<b>BROK</b>	1501 b	1870 b	1922 b				MZ	N	A
<i>BRUDZEW</i>	1458 a	1870 b					WK	N	A
BRUS	1542 a	1576 b					WK	ND	A
<b>BRZEŚĆ KUJAWSKI</b>	1250 a						WK	NCC	A
<b>BRZEZINY</b>	1329 a						WK	CB	A
BRZEZINY NOWE MIASTO	1547 a	1700 a					WK	WF	A
<b>BRZOSTEK</b>	1367 b	1934 b	2009 b				MP	NCA	B
<i>BRZOSTEK MAŁY</i>	1394 b	1529 d					MP	WF	B
<i>BUCZEK</i>	1549 b	1683 d					WK	ND	B
<i>BUDZISZEWICE</i>	1407 a	1550 a	1650 d	1793 a			MZ	NCD	A
<i>BUDZYNEK</i>	1454 d	1661 d					WK	ND	A
BUDZYŃ	1531 a	1625 a					MP	WF	A
<i>BUDZYŃ</i>	1600 a	1768 b					MZ	WF	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>BURAKÓW</i>	1535 b	1565 a	1636 b	1750 d			MZ	ND	A
<i>BURZENIN</i>	1378 c	1870 b					WK	NCA	B
<i>BUSIENIEC</i>	1548 b						WM	NR	B
<b>BUSKO-ZDRÓJ</b>	1287 b	1869 b	1916 b				MP	NCA	B
<b>BYCHAWA</b>	1537 b	1869 b	1958 b				MP	N	A
<i>BYSTRZYCA</i>	1519 b						MP	NR	A
<i>BYSTRZYCA</i>	1548 b	1582 d					MP	ND	A
<i>CEGLÓW</i>	1621 b	1870 b					MZ	N	B
<b>CHEŁM</b>	1394 b						WM	CA	B
<i>CHELMNO</i>	1530 a	1600 a					WK	ND	A
<b>CHĘCINY</b>	1306 d						MP	CB	B
<b>CHMIELNIK</b>	1551 b						MP	N	B
<i>CHOCIMÓW</i>	1613 b						MP	NR	B
<b>CHODECZ</b>	1442 b	1800 d	1822 b	1870 b	1921 b		WK	NCA	B
<i>CHODEL</i>	1517 b	1824 b	1838 b	1869 b			MP	N	A
<b>CHOROSZCZ</b>	1507 b						PO	N	A
<b>CHORZELE</b>	1542 b	1869 b	1919 b				MZ	N	B
<i>CHOTCZA</i>	1476 a	1500 a					MP	ND	A
<b>CIECHANOWIEC</b>	1429 a						PO	NCA	A
CIECHANOWIEC NOWE MIASTO	1580 a	1870 b	1915 a	1938 b			PO	WF	A
<b>CIECHANÓW</b>	1400 b						MZ	NCC	B
<i>CIELĄDZ</i>	1773 b						MZ	NR	A
<i>CIEPIELÓW</i>	1548 b	1869 b					MP	N	B
<b>CIESZANÓW</b>	1590 b						WM	N	B
<i>CZEMIERNIKI</i>	1509 b	1869 b					MP	N	A
<i>CZERSK</i>	1350 a	1870 b					MZ	NCB	A
<i>CZERWIŃSK NAD WISŁĄ</i>	1373 b	1870 b					MZ	NCA	A
<i>CZERWIŃSK PRZY- KLASZTORNY</i>	1582 b	1582 b					MZ	ND	A
<i>CZESZEWO</i>	1433 a	1552 a					WK	NCD	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>CZEŚNIKI</i>	1700 c						WM	NR	B
<i>CZYŻEW</i>	1713 b	1870 b					MZ	N	A
<i>CZYŻÓW</i>	1725 b						MP	NR	A
<b>ĆMIELÓW</b>	1509 b	1869 b	1962 b				MP	N	A
<b>DALESZYCE</b>	1569 b	1869 b	2007 b				MP	N	B
<b>DAĄBIE</b>	1391 a						WK	NCA	A
<i>DAĄBROWA</i>	1759 b						WM	NR	B
<b>DAĄBROWA BIAŁO-STOCKA</b>	1775 a	1950 b	1965 b				PO	N	B
<b>DAĄBROWA TARNOWSKA</b>	1698 b						MP	N	B
<i>DAĄBROWICE</i>	1455 a	1870 b					WK	N	B
DENKÓW	1564 b	1869 b					MP	N	A
<b>DĘBICA</b>	1358 a		1372 b	1785 b	1912		MP	NCA	B
<i>DĘBNO</i>	1585 a	1827 b					MP	N	A
<i>DŁUGOSIDŁO</i>	1556 b						MZ	NR	A
<i>DŁUTOWO</i>	1532 b	1578 a					MZ	ND	B
<i>DMOSIN</i>	1430 b	1579 b					MZ	NCD	A
<b>DOBRA</b>	1392 a	1870 b	1919 b				WK	NCA	A
<i>DOBRE</i>	1530 b	1852 b					MZ	N	B
<i>DOBRE NOWE</i>	1563 c	1600 a					MZ	WF	B
DOBRZYŃ	1789 b	1869 b	1919 b	1951 b			WK	WF	B
<b>DOBRZYŃ NAD WISŁĄ</b>	1239 b						WK	NCB	A
<i>DOKUDÓW</i>	1503 b	1700 a					PO	ND	B
<i>DRAĄŻGÓW</i>	1544 b	1820 b					MP	N	A
<b>DROBIN</b>	1511 b	1869 b	1994 b				MZ	N	B
<b>DROHICZYN</b>	1429 b						PO	NCB	A
<b>DRZEWICA</b>	1429 a	1869 b	1987 b				MP	NCA	B
<i>DUBIENKA</i>	1588 b	1945 b					WM	N	A
<i>DZIERZKOWICE</i>	1564 a	1600 a					MP	ND	A
<i>DĄZWIERŻNO</i>	1487 a	1572 d					WK	ND	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>FALKÓW</i>	1340 b	1869 b					MP	NCA	B
<i>FILIPÓW</i>	1570 b	1870 b					PO	N	B
<i>FIRLEJ</i>	<i>1557 b</i>		1629 b	1869 b			MP	N	A
<b>FRAMPOL</b>	1738 b	1869 b	1993 b				MP	N	B
<i>FREDROPOL</i>	1720 c	1896 b					WM	N	A
<i>FRYSZTAK</i>	1366 b	1932					MP	NCA	B
<i>GARBÓW</i>	1782 b	1810 a					MP	N	A
<b>GARWOLIN</b>	1423 a						MZ	NCB	B
<b>GĄBIN</b>	1322 a						MZ	CB	A
<i>GĘBICE</i>	1425 b	1934 b					WK	NCB	A
<i>GIECZNO</i>	1543 a	1575 a					WK	ND	A
<i>GIELNIÓW</i>	1455 a	1869 b					MP	N	B
<i>GLINIANKA</i>	1557 b	1820 b					MZ	N	B
<i>GLINIANY</i>	1586 b	1869 b					MP	N	A
<b>GŁOGÓW MAŁOPOLSKI</b>	1570 b						MP	N	B
<i>GŁOWACZÓW</i>	1445 b	1869 b					MP	NCA	A
<b>GŁOWNO</b>	1427 b	1870 b	1925 b				WK	NCA	A
GLUSK	1688 b	1869 b					MP	N	A
<b>GNIEWKOWO</b>	1287 a		1450 b				WK	NCA	A
<i>GNIEWOSZÓW</i>	1693 b	1869 b					MP	N	A
GOŁĘDZINÓW KRÓLEWSKI	1764 b	1794 b					MZ	WF	A
<b>GOLINA</b>	1366 a	1500 a	1921 b				WK	NCA	B
<b>GOŁAŃCZ</b>	1361 b						WK	NCA	A
<b>GONIĄDZ</b>	1493 a						PO	N	A
<i>GOŃCZYCE</i>	<i>1738 b</i>						MP	NR	A
<i>GORAJ</i>	1405 a	1869 b					MP	NCA	B
<i>GORAJ</i>	1458 b	1576 a					WK	ND	A
<i>GORZKOWICE</i>	1494 b	1520 a					WK	ND	B
<i>GORZKÓW</i>	1688 b	1869 b					WM	N	B
<b>GOSTYNIN</b>	1382 b						MZ	NCB	B
<i>GOSZCZYN</i>	1386 b	1869 b					MZ	NCB	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>GOWARCZÓW</i>	1430 b	1869 b					MP	NCA	B
<i>GOWOROWO</i>	1731 b						MZ	NR	A
<i>GOZDÓW</i>	1548 b	1698 b					WM	ND	B
<b>GÓRA KALWARIA</b>	1670 b	1883 b	1919 b				MZ	WF	A
<i>GRABOWIEC</i>	1418 a	1869 b					WM	NCA	B
<i>GRABOWIEC</i>	1601 b	1869 b					MP	N	B
<i>GRABOWO</i>	1524 b	1578 a					MZ	ND	B
<i>GRABÓW</i>	1372 b	1870 b					WK	NCA	A
<b>GRAJEWO</b>	1540 b		1700 a	1870 b	1919 b		MZ	N	B
<i>GRANICA</i>	1739 b	1869 b					MP	N	A
GROCHOLICE	1420 b	1870 b					WK	NCA	A
<i>GRODZISK</i>	1775 b	1801 b					PO	N	A
<b>GRODZISK MAZO- WIECKI</b>	1522 b	1870 b	1919 b				MZ	N	A
<i>GRODZISKO</i>	1720 c	1896 b					WM	N	A
<i>GRÓDEK</i>	1563 a	1897 b					PO	N	B
<b>GRÓJEC</b>	1419 b						MZ	NCB	A
<i>GRZEGORZEW</i>	1339 a	1870 b					WK	NCA	A
<i>GRZYMISZEW</i>	1498 a	1600 a					WK	NCD	B
<i>GUZDZIEC</i>	1745 b						MZ	NR	B
<i>HANNA</i>	1546 b	1821 b					PO	N	A
<i>HORDZIEŻ</i>	1552 a	1562 a					MP	ND	A
<i>HORODŁO</i>	1412 c	1869 b					WM	NCA	A
<i>HORODYSZCZE</i>	1569 a	1850 b					PO	N	B
<i>HORYNIEC ?</i>	1750 d	1785 b					WM	ND	B
<b>HRUBIESZÓW</b>	1400 b						WM	NCA	A
<i>IŁÓW</i>	1506 b	1870 b					MZ	N	A
<b>IŁŻA</b>	1310 a	1869 b	1925 b				MP	CB	B
<i>INOWŁÓDŹ</i>	1370 a	1550 c	1618 b	1870 b			WK	NCB	A
<b>INOWROCŁAW</b>	1267 a						WK	CA	A
<i>IWANISKA</i>	1403 b	1869 b					MP	NCA	A
<i>IZBICA</i>	1750 b	1869 b					WM	N	B
<b>IZBICA KUJAWSKA</b>	1394 b	1870 b	1973 b				WK	NCA	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
IZBICA KUJAWSKA NOWE MIASTO	1754 b	1800 a					WK	WF	B
<i>JABŁONKI</i>	1790 d	1825 a					PO	N	A
<i>JALÓWKA</i>	1545 b	1897 a					PO	N	B
<i>JANIKÓW</i>	1559 b	1827 a					MP	N	A
<i>JANOWIEC</i>	1537 b	1869 b					MP	N	A
<i>JANOWO</i>	1421 a	1869 b					MZ	NCB	B
<i>JANÓW</i>	1715 a	1897 b					PO	N	A
<b>JANÓW LUBELSKI</b>	1640 b						MP	N	B
<i>JANÓW PODLASKI</i>	1465 b	1869 b	1919 a	1945 b			PO	N	A
<i>JARCZÓW</i>	1755 b	1869 b					WM	N	B
<b>JAROSŁAW</b>	1323 b						WM	CAN	A
<i>JASIONÓWKA</i>	1600 a	1897 b					PO	N	A
<i>JASTRZĄB</i>	1421 a	1869 b					MP	NCA	B
<i>JEDLIŃSK</i>	1530 b	1869 b					MP	N	A
<b>JEDWABNE</b>	1736 b	1827 d	1927 a				MZ	N	B
<i>JELENIEWO</i>	1782 a	1800 b					PO	N	B
<i>JERUZAL</i>	1533 b	1820 c					MZ	N	B
<i>JEZIORZANY</i>	1498 b	1869 b					MP	N	A
<i>JEŻÓW</i>	1334 b	1870 b					MZ	NCA	A
<b>JÓZEFÓW</b>	1725 b	1869 b	1988 b				WM	N	B
<i>JÓZEFÓW NAD WISŁĄ</i>	1688 b	1869 b					MP	N	A
<i>KALABONA</i>	1526 b						MZ	NR	B
<i>KALWARIA PACŁAW- SKA ?</i>	1717 a						WM	WF	A
<i>KALÓW</i>	1500 a	1765 a					WK	ND	A
<b>KAŁUSZYN</b>	1662 a						MZ	N	B
<b>KAMIEŃ KRAJEŃSKI</b>	1359 b						WK	NCA	B
<i>KAMIEŃCZYK</i>	1428 b	1869 b					MZ	NCB	A
<b>KAMIEŃSK</b>	1374 b	1870 b	1994 b				WK	NCA	B
KAMION	1781 b	1794 b					MZ	WF	A
<i>KAMIONKA NOWY RYNEK</i>	1547 b	1869 b					MP	N	A
<i>KAMIONKA STARA</i>	1458 a	1547 b					MP	ND	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>KAMIONNA</i>	1766 b						MZ	NR	B
<i>KAMPINOS</i>	1414 b	1579 a					MZ	NCD	A
<b>KAŃCZUGA</b>	1441 a						WM	NCB	A
<b>KARCZEW</b>	1548 b	1870 b	1959 b				MZ	N	A
<i>KARNISZYN</i>	1519 b	1662 a					MZ	ND	B
<i>KAZANÓW</i>	1556 b	1869 b					MP	N	B
<i>KAZIMIERZ</i>	1288 b	1870 b					WK	NCA	A
<i>KAZIMIERZ BISKUPI</i>	1287 b	1870 b					WK	NCB	B
<b>KAZIMIERZ DOLNY</b>	1348 b	1869 b	1927 b				MP	CAN	A
<b>KCYNIA</b>	1262 b						WK	NCA	A
<b>KIELCE</b>	1259 a						MP	CA	B
<i>KIERNOZIA</i>	1523 b	1579 a	1784 b	1870 b			MZ	NA	B
<i>KIKÓŁ</i>	1745 b	1869 b					WK	N	B
<b>KLECZEW</b>	1366 b	1870 b	1919 b				WK	NCA	B
<i>KLEMENTYNÓW</i>	1737 b						PO	NR	B
<b>KLESZCZELE</b>	1523 b		1529 b	1950 b	1993 b		PO	N	B
<i>KLIMONTÓW</i>	1604 b	1869 b					MP	N	A
<i>KLWÓW</i>	1416 b	1869 b					MP	NCA	B
<i>KLWÓW NOWE MIASTO</i>	1749 b						MP	WF	B
<b>KŁODAWA</b>	1383 a	1870 b	1925 b				WK	NCB	A
<b>KNYSZYN</b>	1538 b						PO	N	A
<b>KOBYŁKA</b>	1731 b		1969 b				MZ	NR	B
<b>KOCK</b>	1417 b	1869 b	1919 b				MP	NCA	A
KOCK NOWE MIASTO	1550 c	1600 a					MP	WF	A
<i>KODENŃ</i>	1511 b	1869 b					PO	N	A
<b>KOLBUSZOWA</b>	1690 b						MP	N	B
<b>KOLNO</b>	1425 b						MZ	NCA	B
<i>KOŁACZYCE</i>	1339 a	1896 b					MP	NCA	B
<i>KOŁBIEL</i>	1532 b	1870 b					MZ	N	B
<b>KOŁO</b>	1362 b						WK	NCC	A
<i>KOMARÓW</i>	1748 b	1869 b					WM	N	B
<i>KOMARÓWKA PODLA-SKA</i>	1662 b	1822 b					PO	N	B



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>KONIECPOL</b>	1403 b	1870 b	1927 b				WK	NCA	B
<b>KONIN</b>	1293 a						WK	NCC	B
<i>KONSTANTYNOWO</i>	1789 b						WK	NR	A
<i>KONSTANTYNÓW</i>	1729 b	1869 b					PO	N	A
<b>KOŃSKIE</b>	1748 a						MP	WF	B
<i>KOŃSKOWOLA</i>	1532 b	1869 b					MP	N	A
<b>KOPRZYWNICA</b>	1268 b	1869 b	2001 b				MP	NCA	A
<b>KORONOWO</b>	1368 b						WK	NCA	B
<i>KORYCIN</i>	1671 b	1897 b					PO	N	A
<b>KOSÓW LACKI</b>	1723 a	1869 b	2000 b				PO	N	A
<i>KOŚCIELEC</i>	1442 b	1550 c					WK	NCD	A
<b>KOWAL</b>	1370 a	1870 b	1919 b				WK	NCB	A
<b>KOZIENICE</b>	1549 b		1550 b				MP	N	A
<i>KOZŁÓW</i>	1526 b						MZ	NR	B
<i>KOZŁÓWKA</i>	1791 b						MP	NR	A
<b>KRAJENKA</b>	1420 b						WK	NCB	B
<i>KRAMSK</i>	1440 b	1500 a					WK	NCD	B
<i>KRASICZYN</i>	1620 c	1896 b					WM	N	A
<i>KRASIENIN</i>	1779 b						MP	NR	A
<b>KRASNOBRÓD</b>	1572 b	1869 b	1995 b				WM	N	B
<i>KRASNOPOL</i>	1770 b	1825 b					PO	N	B
<b>KRASNYSTAW</b>	1394 b						WM	CA	A
<i>KRAŚNICZYN</i>	1500 a	1808 d					WM	N	B
<b>KRAŚNIK</b>	1377 a	1878 b	1919 a				MP	NCA	A
<b>KROŚNIEWICE</b>	1452 a	1870 b	1926 b				WK	N	B
<b>KRUSZWICA</b>	1442 b						WK	NCA	A
<i>KRYŁÓW</i>	1523 b	1869 b					WM	N	A
<b>KRYNKI</b>	1518 a	1950 b	2009 b				PO	N	B
<i>KRYNKI STARE</i>	1679 a	1776 a					PO	ND	B
<i>KRYSTIANÓW</i>	1597 a	1652 d					WK	WF	B
<i>KRZESZÓW</i>	1640 b	1869 b					WM	N	A
<i>KRZYNOWŁOGA</i>	1578 b						MZ	NR	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>KRZYWCZA</i>	1444 b	1896 b					WM	NCA	A
<i>KRZYŻANOWICE</i>	1367 b	1400 a	1524 a	1571 d	1592 b		MP	NCD	B
<i>KUCZBORK</i>	1384 b	1869 b					MZ	NCA	B
<i>KUFLEW</i>	1531 b	1820 c					MZ	N	B
<b>KUNÓW</b>	1412 b	1502 b	1525 b	1869 b	1990 b		MP	NCA	B
<i>KUROZWEKI</i>	1400 a	1869 b					MP	NCA	A
<i>KURÓW</i>	1442 a	1869 b					MP	NCA	A
<i>KURZELÓW</i>	1285 b	1869 b					MP	NCA	B
<b>KUTNO</b>	1386 b	1500 a	1504 b	1700 a	1766 b		WK	NCA	B
<i>KUŹNICA BIAŁOSTOC- KA</i>	1536 b	1930 b					PO	N	B
<i>KWIATKÓW</i>	1458 a	1670 a					WK	ND	A
<i>LASOCIN</i>	1547 b	1869 b					MP	N	A
<i>LATOWICZ</i>	1423 a	1870 b					MZ	NCB	B
<i>ŁĄDEK</i>	1250 b		1269 b	1870 b			WK	NCA	B
<i>LEŚNA</i>	1723 a	1776 b					PO	ND	B
<b>LEŻAJSK</b>	1524 b						WM	NCA	A
LEŻAJSK STARE MIASTO	1397 b	1523 b					WM	NCD	A
<b>LIPNO</b>	1349 b						WK	NCB	B
<i>LIPNO</i>	1500 a						WK	NR	B
<b>LIPSK</b>	1580 b	1870 b	1983 b				PO	N	B
<b>LIPSKO</b>	1589 b	1869 b	1958 b				MP	N	A
<i>LIPSKO</i>	1616 b	1896 b					WM	N	B
<i>LISKÓW</i>	1458 a	1600 a					WK	ND	B
<i>LIW</i>	1421 a	1869 b					MZ	NCB	B
<i>LIW NOWY</i>	1446 b	1678 a					MZ	WF	B
<b>LUBACZÓW</b>	1376 b						WM	CA	B
<b>LUBARTÓW</b>	1543 b						MP	N	A
LUBARTÓW NOWY RYNEK	1555 b	1557 b					MP	WF	A
<b>LUBIEŃ KUJAWSKI</b>	1489 a	1870 b	1919 b				WK	N	B
<b>LUBLIN</b>	1317 b						MP	CA	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>LUBOWIDZ</i>	1521 b	1800 a					MZ	ND	B
<b>LUBRANIEC</b>	1509 b	1870 b	1919 b				WK	N	A
<i>LUBYCZA KRÓLEWSKA</i>	1759 b	1896 b					WM	N	B
<i>LUTOMIERSK</i>	1274 b	1870 b					WK	NCB	B
<b>ŁABISZYN</b>	1369 b						WK	NCA	A
ŁABISZYN NOWE MIASTO	1772 b	1800 a					WK	WF	A
<i>ŁAGÓW</i>	<i>1253 b</i>		1375 b	1869 b			MP	NCA	A
<i>ŁAŃCUCHÓW</i>	1519 b	1536 d					MP	ND	A
<b>ŁAŃCUT</b>	1381 a						WM	NCA	A
<b>ŁASK</b>	1422 b						WK	NCA	B
<b>ŁASKARZEW</b>	1418 b	1869 b	1969 b				MZ	NCA	A
ŁASKARZEW NOWY	1514 b	1800 a					MZ	ND	A
<i>ŁASZCZÓW</i>	1549 b	1869 b					WM	N	B
<i>ŁASZCZÓWKA</i>	1610 c	1764 a					WM	ND	B
<i>ŁĄCZKI</i>	<i>1754 b</i>						MP	NR	B
ŁĄKOSZYN	1444 a	1810 a					WK	NCA	B
<i>ŁEKNO</i>	1370 a	1888 b					WK	NCA	A
<b>ŁĘCZNA</b>	1467 b						MP	N	A
<b>ŁĘCZYCA</b>	1268 a						WK	CB	A
<i>ŁĘGONICE</i>	1420 b	1870 b					MP	NCA	A
<b>ŁOBŻENICA</b>	1438 b						WK	NCA	B
<i>ŁOMAZY</i>	1566 a	1869 b					PO	N	B
<i>ŁOMNA</i>	<i>1745 b</i>						MZ	NR	A
<b>ŁOMŻA</b>	1418 b						MZ	CB	A
<b>ŁOSICE</b>	1505 b	1869 b	1919 b				PO	N	B
<b>ŁOWICZ</b>	1298 b						MZ	CA	A
ŁOWICZ NOWE MIA- STO	1405 b	1600 a					MZ	WF	A
<b>ŁÓDŹ</b>	1414 b						WK	NCA	A
<i>ŁUBNICE</i>	1440 b	1500 a					MP	NCD	A
<b>ŁUKÓW</b>	1403 a						MP	CB	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>ŁYNIĘW</i>	1510 a						PO	NR	B
<i>ŁYSOBYKI</i>	1498 b						MP	NR	A
<i>MACIEJOWICE</i>	1507 b	1869 b					MZ	NCD	A
<i>MAGNUSZEW</i>	1377 b	1576 a	1776 b	1869 b			MZ	NCA	A
<i>MAJDAN KRÓLEWSKI</i>	1763 b	1785 b					MP	ND	B
<b>MAKÓW MAZOWIECKI</b>	1421 b						MZ	NCB	B
<b>MAŁOGOSZCZ</b>	1333 a	1869 b	1996 b				MP	NCA	B
MAŁY GDAŃSK	1450 a	1574 b					WK	WF	B
<i>MAŁYŃ</i>	1549 b	1654 d					WK	ND	A
<b>MARGONIN</b>	1402 a	1600 d	1696 b				WK	NCA	A
<i>MARKUSZÓW</i>	1550 c	1869 b					MP	N	A
<i>MAZEW</i>	1416 b	1500 a	1523 b	1530 a			WK	NCD	A
<i>MĘCZENNICE</i>	1557 b						MP	NR	A
<i>MIASTECKO KRAJEŃSKIE</i>	1475 a	1972 b					WK	N	A
<i>MIASTKOWO</i>	1735 a	1801 b					MZ	N	A
<i>MIASTKÓW</i>	1482 b	1540 a					MZ	ND	B
<i>MICHÓW</i>	1531 b	1600 a	1747 b	1869 b			MP	NA	A
<i>MIEDZNA</i>	1470 b	1500 d	1531 b	1869 b			PO	NA	B
<b>MIELEC</b>	1457 b						MP	N	A
<i>MIELNIK</i>	1440 b	1934 b					PO	NCB	A
<i>MIĘDZYGÓRZE</i>	1552 b						MP	NR	A
<b>MIĘDZYRZEC PODLASKI</b>	1486 b						PO	CAN	B
MIĘDZYRZEC PODLASKI NOWE MIASTO	1700 d	1790 d					PO	ND	B
<i>MILEJCZYCE</i>	1516 b	1897 b					PO	N	B
<b>MIŃSK MAZOWIECKI</b>	1421 b						MZ	NCB	A
MIRÓW	1592 b	1674 d					MP	WF	A
<b>MŁAWA</b>	1429 b						MZ	NCC	A
<i>MNISZEW</i>	1382 b	1807 a					MZ	NCA	A
<i>MODLIBORZYCE</i>	1642 b	1869 b					MP	N	B
<b>MOGIELNICA</b>	1350 c	1870 b	1919 b				MZ	NCA	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>MOKOBODY</i>	1496 b	1869 b					PO	N	B
<b>MORDY</b>	1488 b	1869 b	1919 b				PO	N	B
<i>MOSTY</i>	1750 b	1800 a					WM	ND	B
<b>MROCZA</b>	1393 b						WK	NCA	A
MROCZA NOWE MIASTO	1651 b	1771 d					WK	WF	A
<b>MSZCZONÓW</b>	1377 b						MZ	NCA	A
<b>MYSZYNIEC</b>	1791 b	1870 b	1993 b				MZ	N	B
<i>NADARZYN</i>	1453 b	1870 b					MZ	NCA	A
<i>NAKIELNICA</i>	1555 b	1600 a					WK	ND	A
<b>NAKŁO NAD NOTE- CIA</b>	1299 b						WK	NCA	A
<i>NAREW</i>	1514 b	1934 b					PO	N	B
<b>NAROL</b>	1592 b	1896 b	1996 b				WM	N	B
<b>NASIELSK</b>	1386 b						MZ	NCA	B
<i>NETTA</i>	1586 b						PO	NR	B
<i>NIEBYLEC</i>	1509 b	1896 b					MP	N	B
<i>NIEDZBÓRZ</i>	1503 b	1800 a					MZ	ND	B
<i>NIEMIRÓW</i>	1616 b	1897 b					PO	N	A
<i>NIEMYSŁÓW</i>	1563 a	1580 a					WK	ND	A
<i>NIEPORĘT</i>	1484 b	1660 a					MZ	ND	A
<b>NIESZAWA</b>	1460 b						WK	N	A
NIEZAMYŚL	1546 b	1700 a					WK	WF	A
<i>NIEZNAMIEROWICE</i>	1440 a	1662 d					MP	NCD	B
<i>NOĆ</i>	1489 a	1550 c					WK	ND	B
<i>NOWA BRZEŹNICA</i>	1287 b	1870 b					WK	NCB	A
<i>NOWA SŁUPIA</i>	1351 a	1869 b					MP	NCA	A
<i>NOWE MIASTO</i>	1420 b	1870 b					MZ	NCB	A
<b>NOWE MIASTO NAD PILICĄ</b>	1400 b	1870 b	1916 b				MZ	NCA	A
<i>NOWODWÓR</i>	1556 b	1825 a					MP	N	A
<b>NOWOGRÓD</b>	1427 b	1870 b	1927 b				MZ	NCA	A
<i>NOWY DOBRZELIN</i>	1536 b	1700 a					WK	ND	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>NOWY DWÓR</i>	1518 b	1934 b					PO	N	B
<b>NOWY DWÓR MAZOWIECKI</b>	1374 a	1690 d	1782 b				MZ	NCA	A
<i>NOWY KORCZYN</i>	1258 a	1869 b					MP	NCA	A
<i>NUR</i>	1425 a	1870 b					MZ	NCB	A
<i>ODECHÓW</i>	1537 a	1662 d					MP	ND	B
<i>ODROWĄŻ</i>	1399 b		1611 b	1869 b			MP	N	B
<i>ODRZYWÓŁ</i>	1418 b	1869 b					MP	NCA	A
<i>OKRZEJA</i>	1458 a	1663 c					MP	ND	A
<i>OKSA</i>	1554 b	1869 b					MP	N	B
<i>OKUNIEW</i>	1538 b	1870 b					MZ	N	B
<i>OLEKSIN</i>	1557 b						MZ	NR	B
<b>OLESZYCE</b>	1578 b	1896 b	1989 b				WM	N	B
<i>OLEŚNICA</i>	1546 b	1869 b					MP	N	A
<b>OPATÓW</b>	1328 a						MP	CAN	A
OPATÓW STARE MIASTO	1282 b	1500 a					MP	NCD	A
<b>OPOCZNO</b>	1347 a						MP	CB	B
OPOCZNO STARE MIASTO	1279 a	1500 d					MP	NCD	B
<b>OPOLE LUBELSKIE</b>	1418 a	1869 b	1957 b				MP	NCA	A
OPOLE LUBELSKIE NOWE MIASTO	1569 b	1569 b					MP	WF	A
<i>OPORÓW</i>	1399 b	1661 d					WK	NCD	B
ORCHÓWEK	1507 b	1869 b					WM	N	A
<i>ORLA</i>	1507 a	1897 b					PO	N	B
<i>ORŁÓW</i>	1387 a	1793 b					WK	NCD	A
<i>OSIECK</i>	1558 b	1869 b					MZ	N	A
<b>OSIEK</b>	1363 b	1869 b	1994 b				MP	NCA	A
<i>OSMOLIN</i>	1462 b	1870 b					MZ	N	B
<i>OSOWIEC</i>	1724 b	1801 b					PO	N	A
<i>OSSOLIN</i>	1650 a	1662 a	1775 c	1816 c			MP	NA	A
<b>OSTOŁĘKA</b>	1373 b						MZ	NCA	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>OSTROŁĘKA</i>	1436 b	1540 a					MZ	NCD	A
<b>OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI</b>	<i>1598 b</i>		1624 b				MP	N	A
<b>OSTRÓW LUBELSKI</b>	1548 b	1869 b	1919 b				MP	N	A
<b>OSTRÓW MAZOWIECKA</b>	1434 b						MZ	NCC	A
<b>OŻARÓW</b>	1569 b	1869 b	1988 b				MP	N	A
<b>PABIANICE</b>	1370 a						WK	NCB	B
PABIANICE NOWE MIASTO	1553 b	1602 d					WK	WF	B
<i>PACANÓW</i>	1265 b	1869 b					MP	NCB	A
<i>PACYNA</i>	1519 c	1579 a					MZ	ND	B
<b>PAJĘCZNO</b>	1276 a	1870 b	1958 b				WK	NCA	A
<b>PAKOŚĆ</b>	1359 b						WK	NCB	A
<b>PARCZEW</b>	1401 b						MP	CB	A
PARCZEW STARE MIASTO	1543 a	1565 b					MP	WF	A
<i>PARYSÓW</i>	1538 b	1869 b					MZ	N	B
<i>PARZĘCZEW</i>	1421 b	1539 b	1565 b	1870 b			WK	NCA	A
<i>PAWŁÓW</i>	1479 a	1869 b					WM	N	B
<b>PIASECZNO</b>	1429 b	1870 b	1916 b				MZ	NCB	A
<b>PIASKI</b>	1456 a	1869 b	1993 b				MP	N	B
<i>PIĄTEK</i>	1339 a	1870 b					WK	NCB	A
<i>PIERZCHNICA</i>	1359 d	1869 b					MP	NCA	B
<b>PILZNO</b>	1354 b						MP	CB	B
<b>PIŃCZÓW</b>	<i>1424 a</i>		1428 b				MP	CAN	A
<i>PIOTRKOWICE</i>	1701 b	1822 b					MP	N	B
<b>PIOTRKÓW KUJAWSKI</b>	<i>1589 b</i>		1738 b	1870 b	1998 b		WK	N	A
<b>PIOTRKÓW TRYBUNALSKI</b>	1313 a						WK	CA	B
<i>PISZCZAC</i>	1530 b	1869 b					PO	N	B
<i>PŁAWNO</i>	1544 b	1870 b					WK	N	B
<i>PŁAZÓW</i>	1614 b	1896 b					WM	N	B
<b>PŁOCK</b>	1237 b						MZ	CA	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>PŁONNE</i>	1553 b						WK	NR	B
<b>PŁOŃSK</b>	1400 b		1428 a				MZ	NCB	B
<i>PNIÓW</i>	1506 b						MP	NR	A
<b>PODDEBICE</b>	1400 a	1794 b	1822 b	1870 b	1934 b		WK	NCD	A
<i>POLANÓWKA</i>	1729 b						MP	NR	A
<b>POLANIEC</b>	1370 a	1869 b	1980 b				MP	CB	A
<i>PONIATOWO</i>	1520 a	1790 a					MZ	ND	B
<i>POTOKI</i>	1763 a	1789 d					WM	ND	B
PRAGA	1648 b	1794 b					MZ	WF	A
<i>PRATULIN</i>	1732 b	1820 b					PO	N	A
<i>PRAWNO</i>	1626 a	1810 d					MP	N	A
PROSPERÓW	1696 a		1701 b	1820 b			MP	N	A
<i>PRUCHNIK</i>	1436 a	1896 b					WM	NCA	A
<b>PRZASNYSZ</b>	1427 b						MZ	NCC	A
<i>PRZECLAW</i>	1419 a	1896 b					MP	NCA	A
<b>PRZEDBÓRZ</b>	1370 a						MP	NCB	B
<b>PRZEDECZ</b>	1363 a	1870 b	1919 b				WK	NCB	B
<b>PRZEMYŚL</b>	1359 a						WM	CA	A
<i>PRZERĄB</i>	1791 a	1830 a					WK	N	B
<i>PRZEROŚL</i>	1562 c	1870 b					PO	N	B
<b>PRZEWORSK</b>	1393 b						WM	CA	A
PRZEWORSK NOWE MIASTO	1670 c	1700 a					WM	WF	A
<i>PRZYBYSZEW</i>	1396 a	1869 b					MZ	NCA	A
<i>PRZYPUST</i>	1274 b	1550 d					WK	NCD	A
<b>PRZYSUCHA</b>	1745 b	1869 b	1958 b				MP	WF	B
PRZYSUCHA — MIASTO POLSKIE	1750 a	1800 a					MP	WF	B
<i>PRZYTOCZNO ?</i>	1530 d	1869 b					MP	N	A
<i>PRZYTYK</i>	1488 a	1869 b					MP	N	B
<i>PRZYTYK STARY</i>	1333 b	1507 a					MP	NCA	B
<i>PSTRAŻNIK</i>	1426 b	1539 d					MZ	NCD	A
<i>PUCHACZÓW</i>	1527 b	1869 b					MP	N	A



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>PULTUSK</b>	1300 a						MZ	CB	A
<i>PUŃSK</i>	1606 a	1852 b					PO	N	B
<i>RACHANIE</i>	1426 a	1772 b					WM	NCD	B
<b>RACIĄŻ</b>	1425 b						MZ	NCB	B
<i>RACIĄŻEK</i>	1317 b	1870 b					WK	NCA	A
<i>RACZKI</i>	1558 a	1870 b					PO	N	B
<b>RADOM</b>	1350 a						MP	CB	A
<b>RADOMSKO</b>	1243 a						WK	CB	A
<i>RADOMYŚL NAD SANEM</i>	1581 b	1896 b					MP	N	A
<b>RADOMYŚL WIELKI</b>	1581 b						MP	N	B
<i>RADOSZYCE</i>	1370 b	1869 b					MP	NCA	B
<b>RADYMNO</b>	1431 b						WM	NCA	A
<i>RADZANÓW</i>	1400 b	1869 b					MZ	NCA	B
<b>RADZIEJÓW</b>	1252 b	1870 b	1919 b				WK	NCB	A
<i>RADZIKI DUŻE</i>	1784 b	1825 a					WK	N	B
<i>RADZIŁÓW</i>	1466 b	1870 b					MZ	N	A
<i>RADZIMIN</i>	1786 b	1790 d					WK	WF	A
<b>RADZYMIN</b>	1475 b						MZ	N	B
<b>RADZYŃ PODLASKI</b>	1468 b						MP	NCA	A
<b>RAJGRÓD</b>	1499 a	1870 b	1924 b				PO	N	A
<i>RAKÓW</i>	1567 a	1869 b					MP	N	A
<i>RAKÓW NOWE MIASTO</i>	1607 b	1607 b					MP	WF	A
<i>RASZYN</i>	1549 b						MZ	NR	A
<i>RAWA</i>	1531 b	1818 b					MP	N	A
<b>RAWA MAZOWIECKA</b>	1345 d						MZ	CB	A
RAWA MAZOWIECKA — MIASTO ŻYDOW- SKIE	1775 c	1800 a					MZ	WF	A
<i>REJOWIEC</i>	1547 b	1869 b					WM	N	B
<i>REMBÓW</i>	1588 b	1607 d					MP	ND	A
<b>ROPCZYCE</b>	1362 b						MP	NCB	B
<i>ROSSOSZ</i>	1551 b	1869 b					PO	N	B
<i>ROŚCISZEWO</i>	1752 b						MZ	NR	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>ROZPRZA</i>	1272 a	1870 b					WK	NCA	B
ROZWADÓW	1727 a	1973 b					MP	N	A
RÓŻA	<i>1556 b</i>						MP	NR	B
<b>RÓŻAN</b>	1378 b	1870 b	1919 b				MZ	NCC	A
<i>RÓŻANKA</i>	1524 b	1700 a					PO	ND	A
<i>RUDKA</i>	1775 a	1801 b					PO	N	A
<b>RUDNIK NAD SANEM</b>	<i>1552 b</i>		1557 b				MP	N	A
<i>RUSIEC</i>	1609 a	1741 b					WK	ND	B
<i>RUTKI</i>	1760 b	1801 b					MZ	N	A
<i>RYBOTYCZE</i>	1494 a	1896 b					WM	N	B
<b>RYCHWAŁ</b>	1458 a	1870 b	1921 b				WK	N	B
<i>RYCZYWÓŁ</i>	1370 a	1869 b					MP	NCA	A
<b>RYKI</b>	1734 a	1788 b	1957 b				MP	ND	A
<i>RYNARZEWO</i>	1299 b	1934 b					WK	NCA	A
<b>RYPIN</b>	1345 b						WK	NCB	B
<i>RZECZYCA</i>	1775 a	1793 a					WK	ND	A
<b>RZESZÓW</b>	1354 b						WM	CAN	A
RZESZÓW NOWE MIASTO	1675 d	1675 d					WM	WF	A
<b>RZGÓW</b>	<i>1467 b</i>		1502 b	1870 b	2006 b		WK	N	B
RZUCHÓW	1382 a	1896 b					MP	NCA	A
<b>SANDOMIERZ</b>	1286 a						MP	CA	A
<i>SARNAKI</i>	1754 b	1869 b					PO	N	A
<i>SAWIN</i>	1456 a	1869 b					WM	N	B
<i>SECEMIN</i>	1370 a	1869 b					MP	NCA	B
<b>SEJNY</b>	1602 a	1918 b	1923 b				PO	N	B
SENDOMIERZ	1549 b	1695 a					MZ	ND	A
<b>SEROCK</b>	1417 b	1870 b	1923 b				MZ	NCB	A
<i>SEROCK</i>	1553 a	1569 d					MP	ND	A
<i>SEROCZYN</i>	1548 b	1821 b					MZ	N	B
<i>SEROKOMLA</i>	1537 b	1869 b					MP	N	A
<b>SĘDZISZÓW MAŁO- POLSKI</b>	1483 b						MP	N	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE</b>	1360 b						WK	NCA	B
<i>SIDRA</i>	1566 b	1897 b					PO	N	B
<i>SIECIECHÓW</i>	1370 a	1869 b					MP	NCA	A
<b>SIEDLCE</b>	1547 b						MP	N	B
<i>SIEDLISZCZE</i>	1548 b	1700 a	1760 b	1821 b			WM	ND	B
<b>SIEMIATYCZE</b>	1542 b						PO	N	A
<b>SIENIAWA</b>	1670 c						WM	N	A
<i>SIENNICA</i>	1526 b	1870 b					MZ	N	B
<i>SIENNO</i>	1421 a	1869 b					MP	NCA	B
<b>SIERADZ</b>	1255 a						WK	CB	B
<b>SIERPC</b>	1322 b						MZ	NCB	B
<i>SIERZCHÓW</i>	1555 b						MZ	NR	A
<b>SKARYSZEW</b>	1264 b	1869 b	1922 b				MP	NCA	B
SKARYSZEW	1641 b	1794 b					MZ	WF	A
<b>SKĘPE</b>	1445 b	1869 b	1997 b				WK	NCA	B
<i>SKIERBIESZÓW</i>	1456 a	1822 b					WM	N	B
<b>SKIERNIEWICE</b>	1457 b						MZ	N	A
<i>SKOSZEWY STARE</i>	1426 b	1570 c	1650 c	1702 d			WK	NCD	A
<i>SKOTNIKI</i>	1577 a						MP	NR	A
<i>SKRZESZEW</i>	1724 b						PO	NR	A
<i>SKRZYNNO</i>	1308 a	1869 b					MP	NCA	B
<i>SKRZYNNO NOWE</i>	1500 a	1667 d					MP	ND	B
<i>SKULSK</i>	1409 b	1870 b					WK	NCA	B
<i>ŚLAWATYCZE</i>	1577 b	1869 b					PO	N	A
<i>ŚLUBICE</i>	1763 b		1775 b				MZ	NR	A
<i>ŚLUŻEWO</i>	1489 a	1870 b					WK	N	A
<i>SMOGULEC</i>	1335 b	1600 a					WK	NCD	A
<i>SOBKÓW</i>	1563 b	1869 b					MP	N	B
<i>SOBOTA</i>	1393 a	1870 b					WK	NCA	A
<b>SOCHACZEW</b>	1368 a						MZ	CA	A
<i>SOCHOCIN</i>	1385 b	1870 b					MZ	NCA	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>SOKOŁÓW MAŁO-POLSKI</b>	1569 b						WM	N	B
<b>SOKOŁÓW PODLASKI</b>	1424 b						PO	NCA	A
<b>SOKÓLKA</b>	1609 b						PO	N	B
<i>SOLEC NAD WISŁĄ</i>	1333 a	1869 b					MP	NCA	A
<b>SOMPOLNO</b>	1477 b	1870 b	1973 b				WK	N	B
<i>SOSNOWICA</i>	1790 a	1822 b					PO	N	B
<i>SPOTÓW</i>	1556 b						MP	NR	B
<i>SREBRNA GÓRKA</i>	1458 a	1577 a					WK	ND	A
<i>STANISŁAWCZYK</i>	1717 a	1785 b					WM	ND	A
<i>STANISŁAWÓW</i>	1523 b	1870 b					MZ	N	A
<i>STARA BRZEŹNICA</i>	1265 a	1661 a					WK	NCD	A
<i>STARY LICHEŃ</i>	1458 a	1700 a					WK	ND	B
<b>STASZÓW</b>	1525 b						MP	N	A
<i>STAW</i>	1405 a	1870 b					WK	CB	B
<b>STAWISKI</b>	1702 a	1870 b	1919 b				MZ	N	B
<i>STEFANÓWEK</i>	1585 a	1800 a					MP	ND	A
<i>STERDYŃ</i>	1737 a	1869 b					PO	N	A
<i>STĘPUCHOWO</i>	1458 a	1510 a					WK	ND	B
<i>STĘŻYCA</i>	1370 a	1869 b					MP	NCC	A
<b>STOCZEK ŁUKOWSKI</b>	1546 b	1869 b	1919 b				MZ	N	B
<i>STOPNICA</i>	1362 a	1869 b					MP	NCA	A
<b>STRYKÓW</b>	1394 b	1870 b	1923 b				WK	NCA	A
<i>STRZAŁKÓW</i>	1518 b	1578 a					WK	ND	B
<b>STRZELNO</b>	1356 a						WK	NCB	A
<i>STRZYGI</i>	1552 b						WK	NR	B
<b>STRZYŻÓW</b>	1419 a						MP	NCB	B
<b>SUCHOWOLA</b>	1777 b	1950 b	1997 b				PO	N	A
<b>SULEJÓW</b>	1292 a	1870 b	1927 b				WK	NCB	A
<b>SURAŻ</b>	1445 b	1876 b	1923 b				PO	NCB	A
<b>SUWAŁKI</b>	1720 b						PO	N	B
<b>SZADEK</b>	1295 b	1870 b	1919 b				WK	NCC	B
<b>SZAMOCIN</b>	1748 b						WK	WF	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>SZCZEBRA</i>	1783 a	1801 b					PO	N	B
<b>SZCZEBRZESZYN</b>	1378 a						WM	CAN	B
<i>SZCZERCÓW</i>	1364 a	1870 b					WK	NCB	B
<b>SZCZUCIN</b>	1745 a	1934 b	2009 b				MP	N	A
<b>SZCZUCZYN</b>	1692 b						MZ	N	A
<i>SZREŃSK</i>	1383 b	1869 b					MZ	NCA	B
<i>SZTABIN</i>	1760 a	1801 b					PO	N	B
<b>SZUBIN</b>	1458 a						WK	N	A
SZUBIN NOWE MIASTO	1780 b	1800 a					WK	WF	A
<b>SZYDŁOWIEC</b>	1401 a						MP	NCA	B
SZYDŁOWIEC	1539 a	1700 a					WK	WF	A
<i>SZYDŁÓW</i>	1329 a	1869 b					MP	CB	B
<b>ŚLESIN</b>	1358 b	1578 a	1700 a	1870 b	1921 b		WK	NCA	B
<i>ŚLUBÓW</i>	1477 b	1579 a					MZ	N	A
<i>ŚNIADOWO</i>	1775 a	1870 b					MZ	N	A
<i>ŚWIERŻE</i>	1455 a	1810 d					WM	N	A
<i>ŚWINICE WARCKIE</i>	1458 a	1500 a					WK	ND	A
<b>TARCZYN</b>	1355 a	1870 b	2003 b				MZ	NCA	A
<i>TARŁOWIEC</i>	1557 b						WM	NR	A
<i>TARŁÓW</i>	1550 b	1869 b					MP	N	A
<b>TARNOBRZEG</b>	1593 b		1681 a				MP	N	A
<i>TARNOGÓRA</i>	1540 b	1869 b					WM	N	B
<b>TARNOGRÓD</b>	1567 b	1870 b	1987 b				WM	N	B
<b>TARNÓW</b>	1330 b						MP	CAN	A
<i>TARNÓWKA</i>	1579 b	1618 a					WK	N	B
<i>TERATYN</i>	1439 a	1629 d					WM	NCD	B
TERESPOL STARY	1697 a	1854 d					PO	N	A
<b>TOMASZÓW LUBEL- SKI</b>	1621 b						WM	N	B
<i>TOMISŁAW</i>	1548 b						WM	NR	B
<i>TRĘBKI</i>	1578 a	1625 a					WK	ND	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>TRZCIANNE</i>	1700 a	1801 b					PO	N	A
<i>TRZEBIESZÓW</i>	<i>1717 b</i>						MP	NR	B
<i>TUCHOWICZ</i>	1430 b	1821 b					MP	NCA	B
<b>TUCHÓW</b>	1340 b						MP	NCB	B
<b>TULISZKÓW</b>	1458 a	1870 b	1919 b				WK	N	B
<b>TUREK</b>	1341 b						WK	NCB	A
<i>TUROBIN</i>	1420 b	1869 b					MP	NCA	B
<i>TUROBIN NOWE MIASTO</i>	1565 b	1618 b					MP	WF	B
<b>TUSZYN</b>	1416 b	1870 b	1924 b				WK	NCB	B
<b>TYCZYN</b>	1368 b						WM	NCA	B
<b>TYKOCIN</b>	1425 b	1950 b	1993 b				PO	CAN	A
<b>TYSZOWCE</b>	1419 b	1869 b	2000 b				WM	NCA	B
<i>UCHANIE</i>	<i>1484 b</i>		1596 b	1869 b			WM	N	B
<i>UJAZD</i>	1428 b	1870 b					WK	NCA	B
<b>ULANÓW</b>	1616 b	1934 b	1958 b				MP	N	A
<b>UNIEJÓW</b>	1290 a	1870 b	1919 b				WK	NCB	A
<i>URSZULIN</i>	1800 a	1820 b					WM	N	B
<i>URZĘDÓW</i>	1405 b	1869 b					MP	NCB	A
<b>USTRZYKI DOLNE</b>	1727 d	1945 b	1952 b				WM	N	B
<i>WANIEWO</i>	1510 b	1676 a					PO	ND	A
<b>WARKA</b>	1321 b						MZ	NCC	A
<b>WARSZAWA</b>	1300 c						MZ	CA	A
WARSZAWA NOWE MIASTO	1408 b	1793 a					MZ	WF	A
<b>WARTA</b>	1255 b						WK	CB	B
<b>WASILKÓW</b>	1566 b						PO	N	A
<i>WAŚNIÓW</i>	1467 a	1869 b	1993 b				MP	N	A
<b>WĄCHOCK</b>	1454 b	1869 b					MP	N	B
<b>WĄGROWIEC</b>	1381 a						WK	NCB	A
WĄGROWIEC NOWE MIASTO ?	1630 a	1700 a					WK	WF	A
<i>WĄSOSZ</i>	1436 b	1870 b					MZ	NCB	A

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>WĄWOLNICA</i>	1567 b	1869 b					MP	N	A
<i>WĄWOLNICA STARE MIASTO</i>	1346 b	1557 b					MP	NCD	A
<b>WĘGRÓW</b>	1441 b						PO	NCA	B
WĘGRÓW NOWE MIASTO	1621 a	1700 a					PO	WF	B
<i>WIDAWA</i>	1388 b	1870 b					WK	NCA	B
<i>WIELISZEW</i>	<i>1745 b</i>						MZ	NR	A
<i>WIELKIE OCZY</i>	1671 b	1896 b					WM	N	A
<i>WIELOPOLE SKRZYŃSKIE</i>	1337 a	1933 b					MP	NCB	B
WIENIAWA	1768 b	1869 b					MP	WF	A
<i>WIERZBICA</i>	1469 b	1869 b					MP	N	B
WIERZBNIK	1624 b	1869 b	1916 b	1939 b			MP	N	B
<b>WIĘCBORK</b>	1383 a						WK	NCA	B
WILANÓW	<i>1731 b</i>						MZ	WF	A
<i>WILGA</i>	1554 a	1700 a					MZ	ND	A
<i>WISKITKI</i>	1349 a	1870 b					MZ	NCA	A
<i>WISZNICE</i>	1579 a	1869 b					PO	N	B
<i>WIŚLICA</i>	1345 a	1869 b					MP	NCA	A
<i>WITONIA</i>	1728 a	1764 d					WK	ND	B
<i>WIZNA</i>	1400 a	1870 b					MZ	NCA	A
<i>WIŻAJNY</i>	1620 b	1870 b					PO	N	B
<i>WŁADYSŁAWÓW</i>	<i>1529 b</i>		1727 b	1870 b	1919 b	1934 b	WK	WF	A
<b>WŁOCLAWEK</b>	1255 a						WK	NCA	A
<b>WŁODAWA</b>	1525 a						WM	N	A
<i>WŁOSTÓW</i>	<i>1787 a</i>						MP	NR	A
<b>WŁOSZCZOWA</b>	1539 b	1869 b	1919 b				MP	N	B
<i>WODYNIE</i>	1573 a	1600 a	1661 a	1674 a	1739 a	1832 b	MZ	NA	B
<i>WOHYŃ</i>	1522 b	1869 b					PO	N	A
<i>WOJCIESZKÓW</i>	1540 b	1821 b					MP	N	A
<i>WOJSŁAWICE</i>	1466 a	1869 b					WM	NCA	B
<i>WOLANÓW</i>	<i>1598 b</i>		1773 b	1869 b			MP	N	B

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<i>WOLBÓRZ</i>	1272 a	1870 b					WK	NCC	A
<i>WORTEL</i>	1503 b	1776 b					PO	ND	B
<i>WRZELOWIEC</i>	1543 b	1808 d					MP	N	A
<b>WYRZYSK</b>	1500 a	1618 d	1773 b				WK	NA	A
<b>WYSOKA</b>	1505 a						WK	N	A
<i>WYSOKIE</i>	1409 b	1822 b					MP	NCA	A
<i>WYSOKIE KOŁO</i>	1748 a	1787 a					MP	ND	A
<b>WYSOKIE MAZO- WIECKIE</b>	1503 b	1870 b	1919 b				PO	N	A
<b>WYSZKÓW</b>	1501 b	1870 b	1919 b				MZ	N	A
<b>WYSZOGRÓD</b>	1398 b						MZ	NCC	A
<i>WYSZONKI</i>	1790 c	1825 a					PO	N	A
<b>WYŚMIERZYCE</b>	1338 b	1869 b	1922 b				MP	NCA	A
<b>ZABŁUDÓW</b>	1533 b						PO	N	B
<b>ZAGÓRÓW</b>	1407 b	1870 b	1919 b				WK	NCA	B
<i>ZAKLIKÓW</i>	1585 b	1869 b					MP	N	B
<b>ZAKROCZYM</b>	1422 b						MZ	NCC	A
<i>ZAKRZEWO</i>	1745 b						WK	NR	A
<b>ZAMBRÓW</b>	1430 a	1870 b	1919 b				MZ	NCB	B
<i>ZAMBSKI KOŚCIELNE</i>	1428 b	1578 a					MZ	NCD	A
<b>ZAMOŚĆ</b>	1580 b						WM	N	A
<i>ZARĘBY KOŚCIELNE</i>	1732 b						MZ	NR	A
<b>ZAWICHOST</b>	1255 a	1888 b	1926 b				MP	NCA	A
<i>ZAŹDZIEŻ</i>	1356 b	1576 a					MZ	NCD	B
<i>ZBUCZYN</i>	1720 a	1779 d					MP	ND	B
ZDUNY	1554 b	1655 b					WK	WF	A
<i>ZEGRZE</i>	1400 a	1540 a					MZ	NCD	A
<b>ZGIERZ</b>	1318 a						WK	NCA	A
<b>ZŁOCZEW</b>	1606 a	1870 b	1919 b				WK	N	B
<b>ZŁOTÓW</b>	1370 a						WK	NCA	B
<i>ZUBACZE</i>	1580 a						PO	NR	B
<b>ZWOLEŃ</b>	1425 b	1869 b	1925 b				MP	NCA	A
<i>ZYGMUNTÓW</i>	1775 b	1809 b					MP	N	B



A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>ŻABNO</b>	1370 a	1896 b	1934 b				MP	NCA	B
<i>ŻARNÓW</i>	1360 a	1869 b					MP	NCA	B
<b>ŻELECHÓW</b>	1447 a						MP	NCA	B
<b>ŻNIN</b>	1284 a						WK	NCC	A
<i>ŻOŁYNIA</i>	1720 d	1896 b					WM	N	B
<i>ŻOŃ</i>	1427 a	1480 d					WK	NCD	A
<i>ŻÓŁKIEWKA</i>	1702 b	1869 b					WM	N	B
<b>ŻUROMIN</b>	1767 b	1869 b	1925 b				MZ	N	B
<b>ŻYCHLIN</b>	1397 a	1870 b	1924 b				WK	NCA	B
<i>ŻYTNO</i>	1441 a	1793 b					WK	NCD	B

Źródło: Opracowanie własne.

Source: By author.

## Bibliografia

- Aleksandrowicz S., 1964. *Powstanie i rozwój sieci miast województwa podlaskiego (XV w.—I poł. XVII w.)*. W: „Acta Baltico-Slavica”. T. 1, s. 137—156.
- Aleksandrowicz S., 1980. *Powstanie sieci miejskiej Podlasia na tle wczesnych procesów urbanizacyjnych w Wielkim Księstwie Litewskim*. W: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 413—428.
- Archemczyk S., 1979. *Związek małych miast Prus Królewskich w latach 1683—1772*. „Zapiski Historyczne”, z. 1, s. 25—46.
- Atlas historyczny Polski*. 1990. Red. W. Czapliński, T. Ładogórski. Wrocław, PPWK.
- Bacsai V., 1996. *Budapest and its Hinterland: the Development of Twin Cities 1720—1850*. W: *Capital Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe*. Ed. P. Clark, B. Lepetit. Brookfield, Scolar Press, Aldershot, Ashgate Publishing Ltd., s. 183—197.
- Bairoch P., 1988. *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*. Chicago, The University of Chicago Press.
- Barczuk W., 1975. *Chosen Elements of the Theory on the Hinterland and the Foreland of Sea Ports*. „Geographia Polonica”, T. 31, s. 41—52.
- Batten D., 1995. *Network cities. Creative urban agglomerations for the 21<sup>st</sup> century*. W: „Urban Studies”, Vol. 26, 2, s. 313—327.
- Batty M., 2001. *Polynucleated Urban Landscapes*. „Urban Studies”, Vol. 32, s. 361—378.
- Benevolo L., 1995. *Miasto w dziejach Europy*. Warszawa, Wydawnictwo „Krag”, Oficyna Wydawnicza „Volumen”.
- Benko S., 1956. *Dawne ośrodki miejskie południowego Mazowsza prawobrzeżnego*. „Ochrona Zabytków”, z. 4, s. 205—234.
- Bieniarzówna J., 1963. *Proces ograniczania autonomii miast małopolskich w I połowie XVI wieku*. „Małopolskie Studia Historyczne”, z. 1—2.
- Biernat C., 1971. *Apogeum handlu gdańskiego w pierwszej połowie XVII wieku*. „Zapiski Historyczne”, T. 36, z. 4, s. 145—159.
- Biskup M., 1980. *Rozwój sieci miast pruskich do drugiej połowy XVII wieku*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 401—411.
- Biskup M., Labuda G., 1986. *Dzieje Zakonu Krzyżackiego w Prusach*. Gdańsk, Wydawnictwo Morskie.
- Black J., 1997. *Europa w XVIII wieku*. Warszawa, PIW.
- Bogucka M., 1958. *Gdańsk — port szlacheckiej Rzeczypospolitej*. Warszawa, Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych.

- Bogucka M., 1962. *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII wieku*. Warszawa, PWN.
- Bogucka M., 1969. *Materiały do dziejów portu gdańskiego w pierwszej połowie XVII wieku*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 2, s. 183—191.
- Bogucka M., 1970. *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Ossolineum.
- Bogucka M., 1981. *Miasta Europy Środkowej w XIV—XVII wieku*. „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, T. 42, s. 5—24.
- Bogucka M., 1986. *Gdańsk — polski czy międzynarodowy ośrodek gospodarczy? W: Polska w epoce Odrodzenia. Państwo — społeczeństwo — kultura*. Red. A. Wyczański. Warszawa, Wiedza Powszechna, s. 199—222.
- Bogucka M., 1988. *Gdańsk a Rzeczpospolita w XVI—XVIII wieku*. W: *Studia z dziejów Rzeczypospolitej szlacheckiej*. Red. K. Matwijowski, Z. Wójcik. „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Nr 945. Ser. *Historia* 66, s. 35—43.
- Bogucka M., 1989. *Miasta a życie polityczne w Polsce XVI—XVII wieku*. W: *Władza i społeczeństwo w XVI i XVII wieku. Prace ofiarowane Antoniemu Mączakowi w sześćdziesiątą rocznicę urodzin*. Warszawa, PWN, s. 39—46.
- Bogucka M., 1991. *The network and functions of small towns in Poland in early modern times (from the 16<sup>th</sup> to the first half of the 17<sup>th</sup> century)*. W: *Gründung und Bedeutung kleinerer Städte im nördlichen Europa der frühen Neuzeit — Wolfenbuttelers Forschungen*. Ed. A. Mączak, C. Smout. Wiesbaden, s. 219—232.
- Bogucka M., 1993. *Gdańsk a rewolucja w handlu bałtyckim w XVII w*. W: *Strefa bałtycka w XVI—XVIII w. Polityka — Społeczeństwo — Gospodarka*. Red. J. Trzoska. Gdańsk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, s. 115—121.
- Bogucka M., 1996 a. *Between Capital, Residential Town and Metropolis: the Development of Warsaw in the Sixteenth to Eighteenth Centuries*. W: *Capital Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe*. Ed. P. Clark, B. Lepetit. Brookfield, Scolar Press, Aldershot, Ashgate Publishing Ltd., s. 198—216.
- Bogucka M., 1996 b. *Kraków — Warszawa — Gdańsk: trójkąt stołeczności jako wyraz policentryzmu polskiej urbanizacji*. W: *Kraków — Małopolska w Europie Środka. Studia ku czci profesora Jana M. Małeckiego w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*. Red. K. Broński, J. Purchla, J. Szpak. Kraków, Wydawnictwo „Universitatis”, s. 73—77.
- Bogucka M., 1996 c. *Model kariery mieszczańskiej w Gdańsku w drugiej połowie XV wieku*. W: *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce średniowiecznej*. Red. R. Czaja, J. Tandekki. Toruń, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, s. 257—266.
- Bogucka M., 2001. *Miasta a władza centralna w Polsce i w Europie wczesnonowożytnej (XVI—XVIII w.)*. W: „Rozprawy Wydziału Nauk Społecznych PAN”. Ser. *Historia*, z. 4, Warszawa, „Upowszechnianie Nauki — Oświata” UN-O Sp. z o.o.
- Bogucka M., Samsonowicz H., 1986. *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Łódź, Ossolineum.
- Braudel F., 1992 a. *Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm XV—XVIII wieku*. T. 3: *Czas świata*. Warszawa, PIW.
- Braudel F., 1992 b. *Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm XV—XVIII wieku*. T. 1: *Struktury codzienności*. Warszawa, PIW.
- Brodzicki C., 1999. *Ziemia łomżyńska do 1529 roku*. Łomża, Łomżyńskie Towarzystwo Naukowe im. Wagów.
- Brodzicki C., 2000. *Łomża w latach 1529—1794*. Łomża, Łomżyńskie Towarzystwo Naukowe im. Wagów.
- Brok i Puszcza Biała. Przeszłość, środowisko kulturowe i przyrodnicze*. 1989. Red. J. Kazimierski. Brok, Warszawa, Towarzystwo Przyjaciół Broku, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych MTK im. S. Herbst.

- Brzechczyn K., 1998. *Odrębność historyczna Europy Środkowej*. Poznań, Wydawnictwo Fundacji „Humaniora”.
- Buczek K., 1958. *O teorii badań historyczno-osadniczych*. „Kwartalnik Historyczny”, z. 1, s. 65—86.
- Bujak F., 1938. *Czynnik gospodarczy w upadku dawnego państwa polskiego*. Lwów, Wydawnictwo Sekcji Dydaktycznej Oddziału Lwowskiego PTH.
- Cameron R., 1996. *Historia gospodarcza świata. Od paleolitu do czasów najnowszych*. Warszawa, „Książka i Wiedza”.
- Carter H., 1987. *An Introduction to Urban Historical Geography*. Victoria, Edward Arnold Press.
- Chittolini G., 1994. *Cities, „City-States”, and Regional States in North-Central Italy*. W: *Cities and the Rise of States in the Europe A.D. 1000 to 1800*. Ed. C. Tilly, W.P. Blockmans. San Francisco, Oxford, Westview Press, Boulder, s. 28—43.
- Chojnacka K., 1952. *Walka o wolny handel i żeglugę na Warcie i Odrze w pierwszej połowie XVI wieku*. „Przegląd Zachodni”, Vol. 8, z. 3—4, s. 627—674.
- Christaller W., 1963 (1933). *Ósrodki centralne w południowych Niemczech*. W: „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 1, s. 1—71.
- Cieślak E., 1966. *Przywileje handlowe wielkich miast pruskich z XV wieku jako etap rozwoju samorządu miejskiego*. W: „Rocznik Gdański”. T. 25, s. 31—48.
- Cieślak E., 1993. *Miejsce Gdańska w strukturze Rzeczypospolitej szlacheckiej (XV—XVIII w.)*. W: *Strefa bałtycka w XVI—XVIII w. Polityka — Społeczeństwo — Gospodarka*. Red. J. Trzaska. Gdańsk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, s. 37—50.
- Clark P., 1991. *Changes in the Pattern of English Small Towns in the Early Modern Period*. W: *Gründung und Bedeutung kleinerer Städte im nördlichen Europa der frühen Neuzeit — Wolfenbüteler Forschungen*. Ed. A. Maczak, C. Smout. Wiesbaden, s. 67—84.
- Clark P., 1992. *Cities and the Order in the British Isles 1650—1800. Recent Research*, W: *Miasto, region, społeczeństwo. Studia ofiarowane A. Wyrobiszowi*. Białystok, Wydawnictwa Filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku, s. 135—144.
- Clark P., Slack P., 1976. *English Towns in Transition 1500—1700*. London, Oxford, New York, Oxford University Press.
- Cleef E. van, 1941. *Hinterland and Umland*. „Geographical Review”, Vol. 31, s. 308—311.
- Clout H.D., 1977 a. *Early Urban Development*. W: *Themes in the Historical Geography of France*. Ed. H.D. Clout. London, New York, San Francisco, Academic Press, s. 73—106.
- Clout H.D., 1977 b. *Urban Growth, 1500—1900*. W: *Themes in the Historical Geography of France*. Ed. H.D. Clout. London, New York, San Francisco, Academic Press, s. 483—540.
- Cooley C.H., 1894. *The Theory of Transportation*. „Publications of the American Economic Association”, Vol. 9, z. 3, s. 90—100.
- Czarnecki W., 1999. *Rozwój sieci osadniczej ziemi chełmskiej w latach 1451—1510*. „Rocznik Chełmski”, T. 3, s. 9—63.
- Czownicki Z., Półćwiartek Z., 2001. *Ze studiów nad spławem i urządzeniami wodnymi na Sanie w czasach nowożytnych*. Rzeszów, Wydawnictwo WSP w Rzeszowie.
- Ćwik W., 1968. *Miasta królewskie Lubelszczyzny w II połowie XVIII wieku*. Lublin, Wydawnictwo Lubelskie.
- Darwent D.F., 1978. *Bieguny i ośrodki wzrostu w planowaniu regionalnym*. „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, nr 2, s. 22—30.
- Daszyńska-Golińska Z., 1906. *Uście Solne. Przyczynki historyczno-statystyczne do dziejów nadwiślańskiego miasteczka*. Kraków, Akademia Umiejętności, Księgarnia Spółki Wydawniczej Polskiej.

- Dobrowolska M., 1953. *Przedmiot i metoda geografii historycznej*. „Przegląd Geograficzny”, T. 25, z. 1, s. 57—77.
- Dollinger P., 1997. *Dzieje Hanzy XII—XVII w.* Warszawa, Oficyna Wydawnicza „Volumen”.
- Domański R., 1996. *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*. Warszawa—Poznań, PWN.
- Drozdowski M.M., Zahorski A., 1981. *Historia Warszawy*. Warszawa, PWN.
- Dunin-Wąsowiczowa A., 1993. *Spatial Changes in Poland under the Impact of the Economic Dynamics of the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Centuries*. W: Ed. H.-J. Nitz. *The Early-Modern World System in Geographical Perspective*. Stuttgart, „Franz Steiner” Verlag, s. 172—190.
- Dylik J., 1971. *Województwo ze stolicą bez antenatów. Geografia historyczna województwa łódzkiego*. Łódź, Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Dzieje Chełmna i regionu. Zarys monograficzny*. 1968. Red. M. Biskup. Toruń, Towarzystwo Naukowe w Toruniu. Warszawa, PWN.
- Dzieje Grudziądza*. 1992. Red. J. Danielewicz. Grudziądz, Grudziądzkie Towarzystwo Kultury.
- Dzieje Mińska Mazowieckiego 1421—1971*. Red. J. Kazimierski. Warszawa, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych.
- Dzieje Płocka*. 1973. Red. A. Gieysztor. Płock, Towarzystwo Naukowe Płockie.
- Dzieje Sławkowa*. 2001. Red. F. Kiryk. Kraków, Wydawnictwo i Drukarnia „Secesja”.
- Dzieje Warszawy*. T. 2: *Warszawa w latach 1526—1793*. 1984. Red. S. Kieniewicz. Warszawa, PWN.
- Dziewoński K., 1967. *Baza funkcjonalna i struktura funkcjonalna miast w Polsce. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*. Warszawa, PWN.
- Galon R., Kwiatkowska E., 1977. *Tendencje kształtowania się osadnictwa wzdłuż dolnej Wisły*. „Miasto”, z. 6, s. 1—6.
- Gdańsk. Jego dzieje i kultura*. 1969. Red. F. Mamuszka. Warszawa, Wydawnictwo „Arkady”.
- Gierszewski S., 1978. *Elbląg. Przeszłość i teraźniejszość*. Gdańsk, Wydawnictwo Morskie.
- Gierszewski S., 1982. *Wisła w dziejach Polski*. Gdańsk, Wydawnictwo Morskie.
- Gierszewski S., 1993. *Słowackie zaplecze portu gdańskiego w końcu XV i w pierwszej połowie XVI w.* W: *Strefa Bałtycka w XVI—XVIII w. Polityka — społeczeństwo — gospodarka*. Red. J. Trzaska. Gdańsk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, s. 123—133.
- Gieysztor A., 1966. *Początki życia miejskiego nad środkową Wisłą i geneza Warszawy*. „Rocznik Warszawski”, T. 8, s. 45—50.
- Gimpel D., 1984. *Dzieje Wyszkowa*. Warszawa, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych.
- Global Networks. Linked Cities*. 2002. Ed. S. Sassen. London, Rotledge.
- Godłowski K., Kozłowski J.K., 1979. *Historia starożytna ziem polskich*. Warszawa, PWN.
- Goldberg J., 1964. *Osiemnastowieczne lokacje miejskie w dawnych województwach łęczyńskim i sieradzkim*. „Rocznik Łódzki”, T. 9, s. 65—86.
- Górski K., 1960. *Dzieje Malborka*. Gdynia, Wydawnictwo Morskie.
- Greif A., 2006. *Institutions and the Path to the Modern Economy*. New York, Cambridge University Press.
- Grochulska B., 1973. *Jarmarki w handlu polskim w II połowie XVIII wieku*. „Przegląd Historyczny”, z. 4, s. 793—820.
- Grodecki R., 1938. *Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej*. W: *Studia historyczne ku czci Stanisława Kutrzeby*. Kraków, Komitet Kraków, s. 277—303.
- Groth A., 1988. *Handel morski Elbląga w latach 1585—1700*. Gdańsk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Grzeszczak J., 1999. *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*. W: „Prace Geograficzne IGiPZ PAN”. Nr 173, Warszawa, Wydawnictwo „Continuo”.
- Guldon Z., 1963. *Zaludnienie miast kujawskich w XVI i w pierwszej połowie XVII wieku*. W: „Prace Bydgoskiego Towarzystwa Naukowego”. T. 1, s. 51—74.

- Guldon Z., 1965. *Lokacje miast kujawskich i dobrzyńskich w XIII—XVI w.* T. 2: *Ziemia Kujawska*, s. 19—46.
- Historia Bydgoszczy*. T. 1. 1991. Red. M. Biskup. Warszawa—Poznań. PWN.
- Historia Pomorza*. T. 2. Cz. 1. 1976. Red. G. Labuda. Poznań, Wydawnictwo Poznańskie.
- Historia Tczewa*. 1998. Red. W. Długokęcki. Tczew, Kociewski Kantor Edytorski.
- Historia Torunia*. 1996. *Między barokiem a oświeceniem (1660—1793)*. T. 2. Cz. 3. Red. M. Biskup. Toruń, Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu.
- Historia Torunia*. 1992. *U schyłku średniowiecza i w początkach odrodzenia (1454—1548)*. T. 2. Cz. 1. Red. M. Biskup. Toruń, Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu.
- Historia Torunia*. 1999. *W czasach średniowiecza (do 1454 r.)*. T. 1. Red. M. Biskup. Toruń, Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu.
- Hittle J.M., 1979. *The Service City. State and Townsman in Russia 1600—1800*. Cambridge, London, Harvard University Press.
- Hładyłowicz K.J., 1932. *Zmiany krajobrazu i rozwój osadnictwa w Wielkopolsce od XIV do XIX wieku*. W: „Badania z Dziejów Społecznych i Gospodarczych”. Nr 12. Lwów, Wyd. Kasa im. Rektora J. Mianowskiego. Warszawa, Instytut Popierania Polskiej Twórczości Naukowej.
- Hohenberg P., Lees L.H., 1985. *The making of urban Europe, 1000—1950*. Cambridge, London, Harvard University Press.
- Hohenberg P., Lees L.H., 1988. *How Cities Grow in the Western World: A System Approach*. W: *Cities and their Vital Systems: Infrastructure Past and Future*. Ed. J.H. Ausubel, R. Herman. Washington, The National Academy of Science, s. 71—84.
- Hohenberg P., Lees L.H., 1995. *The making of urban Europe, 1000—1994*. Cambridge, London, Harvard University Press.
- Hohenberg P., Lees L.H., 1996. *Urban Systems and Economic Growth: Town Population in Metropolitan Hinterlands*. W: *Capital Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe*. Ed. P. Clark, B. Lepetit. Brookfield, Scholar Press, Aldeshot, Ashgate Publishing Ltd., s. 26—50.
- Horn M., 1974. *Miejski ruch osadniczy na Rusi Czerwonej do końca XV wieku*. „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, T. 35, s. 49—75.
- Horn M., 1975. *Miejski ruch osadniczy na Rusi Czerwonej w latach 1501—1648*. W: „Zeszyty Naukowe WSP w Opolu”. Ser. A: *Historia*, T. 13, s. 29—49.
- Horska P., Maur E., Musil J., 2002. *Zrod velkomesta. Urbanizace českých zemi a Evropa*. Praha-Litomyšl, Wyd. „Paseka”.
- Hoszowski S., 1960. *Klęski elementarne w Polsce w latach 1587—1648*. W: *Prace z dziejów Polski feudalnej ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70. rocznicę urodzin*. Warszawa, PWN, s. 453—465.
- Hoszowski S., 1978. *Zniszczenia wojny szwedzkiej w świetle wiślanego splotu zboża w 1662 r.* W: *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce (Problemy i metody)*. Red. J. Wiśłocki. Poznań, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk. Warszawa, PWN, s. 155—162.
- Ingłot S., 1949. *Historia społeczna i gospodarcza średniowiecza*. Wrocław, Ossolineum.
- Janeczek A., 1991. *Osadnictwo pogranicza polsko-ruskiego. Województwo belskie od schyłku XIV do początków XVII w.* Wrocław, Warszawa, Kraków, Ossolineum.
- Janiszewski M., 1991. *Geograficzne uwarunkowania powstawania miast polskich*. Lublin, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- Jansen A.C.M., 1970. *The value of the growth pole theory for economic geography*. „Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie”. Vol. 61, z. 2, s. 67—76.
- Jarmolik W., 1982. *Rozwój niemieckiego prawa miejskiego na Podlasiu do Unii Lubelskiej 1569 roku*. „Przegląd Historyczny”, T. 73, z. 1—2, s. 23—46.

- Jasiński T., 1980. *Pierwsze lokacje miast nad Wisłą. 750 lat Torunia i Chełmna*. Toruń, Toruńskie Towarzystwo Kultury.
- Jefferson M., 1939. *The Law of the Primate City*. „Geographical Review”, Vol. 29, 2, s. 226—232.
- Jelonek A., 1963. *Zmiany sieci osiedli miejskich w Polsce od końca XVIII wieku do II wojny światowej*. Praca doktorska. Arch. Uniw. Jagiellońskiego, Kraków.
- Jerczyński M., 1977. *Funkcje i typy funkcjonalne polskich miast*. W: *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*. „Statystyka Polski”, 85, Warszawa, GUS, s. 20—53
- Kasperek J., 1972. *Gospodarka folwarczna ordynacji zamojskiej w drugiej połowie XVIII wieku*. „Studia i Materiały z Historii Kultury Materialnej”, T. 49. Warszawa, PWN.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1977. *Geografia osadnictwa*. Warszawa, PWN.
- Kiryk F., 1972. *Z badań nad urbanizacją Lubelszczyzny w dobie jagiellońskiej*. W: „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie”. T. 43, Kraków, WSP, s. 93—165.
- Kiryk F., 1980. *Lokacje miejskie nieudane, translacje miast i miasta zanikłe w Małopolsce do połowy XVII stulecia*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 373—385.
- Kiryk F., 1991. *Nowe formy organizacji handlu w miastach polskich w XVI w. W: Czas, przestrzeń, praca w dawnym mieście. Studia ofiarowane H. Samsonowiczowi*. Warszawa, PWN, s. 457—461.
- Kiryk F., 1993 a. *Lokacje miast biskupich w Prepozyturze Kieleckiej*. „Pamiętnik Świętokrzyski”, T. 1, s. 47—63.
- Kiryk F., 1993 b. *Lokacje miast nadwiślańskich w XIII—XVI stuleciu*. „Pamiętnik Sandomierski”, T. 1, s. 21—48.
- Kiryk F., 1994. *Urbanizacja Małopolski. Województwo sandomierskie XIII—XVI wiek*. Kielce, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego.
- Kloosterman R.C., Lambregts B., 2001. *Clustering of Economic Activities in Polycentric Urban Regions. The Case of the Randstad*. „Urban Studies”. Vol. 38, z. 4, s. 717—735.
- Komorowski J.W., 2005. *Idea sieci we współczesnym modelu funkcjonowania wielkich miast w przestrzeni globalnej*. „Przegląd Geograficzny”, T. 77, z. 4, s. 485—505.
- Korgul A., 1981. *Rola Augustowa w wymianie handlowej Litwy i Korony na przełomie XVI i XVII wieku*. W: *Studia nad społeczeństwem i gospodarką Podlasia w XVI—XVII wieku*. Red. A. Wyrobisz. Warszawa, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, s. 91—104.
- Koter M., 1994. *Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast*. W: *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*. Red. M. Koter, J. Tkocz. Toruń, Wydawnictwa Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, s. 23—32.
- Kozak Z., 2001. *Ekonomia zacofania i rozwoju*. Warszawa, Oficyna Wydawnicza SGH w Warszawie.
- Krzysztofik R., 2000. *Umieszczenie północno-wschodniej Polski w świetle wybranych pojęć i teorii z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej*. „Czasopismo Geograficzne”, T. 71, z. 2, s. 189—208.
- Krzysztofik R., 2003. *Pojęcie genotypu funkcjonalnego w badaniach and układami lokalizacyjnymi miast — przegląd badań i próba modelu*. „Czasopismo Geograficzne”, T. 74, z. 4, s. 325—344.
- Krzysztofik R., 2005. *Proces kształtowania się sieci miejskiej w Polsce w okresie od XIII do XX wieku*. „Czasopismo Geograficzne”, T. 76, z. 4, s. 383—398.
- Krzysztofik R., 2007. *Lokacje miejskie na obszarze Polski. Dokumentacja geograficzno-historyczna*. Katowice, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Książek M., 1988. *Zagadnienia genezy rozplanowania i typologii miast prywatnych XVI, XVII wieku w południowej Małopolsce*. Kraków, Wydawnictwa Politechniki Krakowskiej.

- K u l a W., 1955. *Kształtowanie się kapitalizmu w Polsce*. Warszawa, PWN.
- K u l a W., 1978. *Zacofanie gospodarcze w perspektywie historycznej*. W: *Badania nad historią gospodarczą-społeczną w Polsce (Problemy i metody)*. Red. J. W i s ł o c k i. Poznań, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Warszawa, PWN.
- K u l a W., 1983 a. *Historia — zacofanie — rozwój*. Warszawa, „Czytelnik”.
- K u l a W., 1983 b. *Teoria ekonomiczna ustroju feudalnego*. Warszawa, „Książka i Wiedza”.
- K u l e s z a M., 2001. *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedzobiorowym. Dawne województwa łęczyckie i sieradzkie*. Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- K u ś n i e r z K., 1984. *Sieniawa. Założenie rezydencjonalne Sieniawskich. Rozwój przestrzenny w XVII oraz XVIII wieku*. Rzeszów, KAW.
- K u ś n i e r z K., 1993 a. *Rynek prywatnego miasta w Małopolsce w XVI—XVII wieku. Rozwiązania przestrzenne i funkcjonowanie ośrodków gospodarczych*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 2, s. 293—301.
- K u ś n i e r z K., 1993 b. *Ze studiów nad nowożytną urbanistyką Małopolski. Nowe miasta Nadania powstałe w okresie od II połowy XVI do końca XVII wieku*. „Pamiętnik Sandomierski”, T. 1, s. 49—58.
- L a c o s t e Y., 1968. *Problem sieci miejskich w krajach zacofanych*. W: „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 1, s. 160—171.
- L a l i k T., 1975. *Funkcje miast i miasteczek w Polsce późnego Średniowiecza*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 4, s. 553—565.
- L a l i k T., 1976. *Geneza sieci miasteczek w Polsce średniowiecznej*. W: *Miasta doby feudalnej w Europie Środkowo-Wschodniej. Przemiany społeczne a układy przestrzenne*. Warszawa, Poznań, Toruń, PWN, s. 113—136.
- L a s u e n J.R., 1969. *On growth poles*. „Urban Studies”, Vol. 6, z. 2, s. 137—161.
- L e s i ń s k i H., 1952. *Początki i rozwój stosunków polsko-hanzeatyckich w XIII wieku*. „Przegląd Zachodni”, Vol. 7, z. 5—6, s. 130—145.
- L u t m a n T., 1931. *Wolne miasta handlowe*. „Roczniki Dziejów Społeczno-Gospodarczych”, T. 1, s. 89—98.
- Ł o w i c z. *Dzieje miasta*. 1986. Red. R. K o ł o d z i e j c z y k. Warszawa, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych.
- M a d u r o w i c z H., P o d r a z a A., 1958. *Regiony gospodarcze Małopolski Zachodniej w drugiej połowie XVIII wieku. Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej Małopolski*. T. 1. Wrocław, Kraków, Warszawa, Instytut Historii PAN, Ossolineum.
- M a i k W., 1992. *Podstawy geografii miast*. Toruń, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- M a ł e c k i J., 1968. *Związki handlowe miast polskich z Gdańskiem w XVI i I połowie XVII wieku*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Ossolineum.
- M a ł e c k i J., 1986. *Czynniki pozaekonomiczne rozwoju dawnego Krakowa*. W: *Ekonomiczne i pozaekonomiczne czynniki rozwoju miast*. Red. J. B i e n i a r z ó w n a. Kraków, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, s. 23—32.
- M a ł o w i s t M., 1949. *Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu*. „Roczniki z Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, T. 10, s. 81—120.
- M a ł o w i s t M., 1973. *Wschód a zachód Europy w XIII—XVI wieku. Konfrontacja struktur społeczno-gospodarczych*. Warszawa, PWN.
- M a ł o w i s t M., 1993. *Europa i jej ekspansja w XIV—XVII wieku. Wybór artykułów*. Warszawa, PWN.
- M a r o s z e k J., 1989. *Siemiatycze jako ośrodek dóbr ziemskich w XVI—XVIII w.* W: *Studia nad produkcją rzemieślniczą w Polsce (XIV—XVIII w.)*. W: *Studia i Materiały z Historii Kultury*



- Materialnej*. Red. A. Kwapien, J. Maroszek, A. Wyrobisz. T. 51. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Ossolineum, s. 88—195.
- Maroszek J., 1990. *Targowiska wiejskie w Koronie Polskiej w II połowie XVII i w XVIII wieku*. Białystok, Dział Wydawnictwa Filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku.
- Maroszek J., Wyrobisz A., 1980. *Małe miasteczko jako ośrodek rynku lokalnego i regionalnego na Pomorzu Gdańskim w XVII i XVIII wieku. Przykład Nowego nad Wisłą*. „Przeegląd Historyczny”, z. 1, s. 139—145.
- Mączak A., 1968. *Export of Grain and the Problem of Distribution of National Income in the Years 1550—1650*. „Acta Polonia Historica”, T. 18, s. 75—98.
- Mączak A., 1988. *Renesansowe państwo jako przedsiębiorstwo*. W: *Studia z dziejów Rzeczypospolitej szlacheckiej*. Red. K. Matwijowski, Z. Wójcik. „Acta Universitatis Wratislaviensis”. Nr 945. Ser. *Historia*, T. 66, s. 23—34.
- Mączak A., 2000. *Klientela. Nieformalne systemy władzy w Polsce i Europie XVI—XVIII w.* Warszawa, Wydawnictwo Naukowe „Semper”.
- Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 1. 1965. Red. M. Siuchniński. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź, Ossolineum.
- Miasta polskie w Tysiącleciu*. T. 2. 1967. Red. M. Siuchniński. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź, Ossolineum.
- Michaluk D., 1996. *Z dziejów Narwii i okolic. W 480. rocznicę nadania prawa chełmińskiego 1514—1994*. Białystok, Białostockie Towarzystwo Naukowe. Narew, Narewski Dom Kultury.
- Mielczarski S., 1962. *Rynek zbożowy na ziemiach polskich w II połowie XVI i w pierwszej połowie XVII wieku. Próba rejonizacji*. Gdańsk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Wydział I Nauk Społecznych i Gospodarczych.
- Mollat du Jourdin M., 1985. *Europa i morze*. Warszawa, Wydawnictwo „Krag”, Oficyna Wydawnicza „Volumen”.
- Monografia Brześcia Kujawskiego*, 1970. Red. B. Głębowicz. Włocławek, Polskie Towarzystwo Historyczne we Włocławku.
- Morgan F., 1959. *Hinterlands*. W: *Readings in Urban Geography*. Red. H.M. Mayer, C.F. Cohn. Chicago, The Chicago University Press, s. 376—387.
- Motylewicz J., 1993. *Miasta ziemi przemyskiej i sanockiej w II połowie XVII i w XVIII wieku*. Przemysł, Południowo-Wschodni Instytut Naukowy. Rzeszów, Wydawnictwo WSP w Rzeszowie.
- Munck T., 1998. *Europa XVII wieku, 1598—1700*. Warszawa, PIW.
- Muszyńska E., 1997. *Sandomierskie dobra biskupstwa krakowskiego od połowy XV do połowy XVII wieku. Zmiany osadnicze*. W: *Siedziby biskupów krakowskich na terenie dawnego województwa sandomierskiego*. Red. L. Kajzer. Kielce, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Kielcach, s. 25—39.
- Myśliwski G., 1998. *Człowiek wobec czasu i przestrzeni (Mazowsze od XII do XVI wieku)*. Warszawa, Wydawnictwo „Krupski i S-ka”.
- Neef E., 1963. *Zagadnienie ośrodków centralnych*. „Przeegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 1, s. 73—99.
- Niedziałkowska Z., 1979. *Ostrołęka. Dzieje miasta*. Warszawa, „Książka i Wiedza”.
- Nowak A., 1975. *Początki kryzysu sił wytwórczych na wsi wielkopolskiej w końcu XVI i w pierwszej połowie XVII wieku (na przykładzie województwa kaliskiego)*. Poznań, Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. Warszawa, PWN.
- Nowak A., 1978. *Przeobrażenia struktury społecznej ludności wiejskiej w Polsce w okresie panowania systemu folwarczno-pańszczyźnianego (XV—XVIII w.)*. W: *Badania nad historią*

- gospodarczo-społeczna w Polsce (Problemy i metody)*. Red. J. Wiślicki. Poznań, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Warszawa, PWN, s. 131—146.
- Obuchowska-Pysiova H., 1964. *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Ossolineum.
- Ochmański J., 1958. *W kwestii agrarnego charakteru miast Wielkiego Księstwa Litewskiego*. W: *Studia Historica. W 35-lecie pracy naukowej H. Łowmiańskiego*. Warszawa, s. 279—294.
- Odyniec W., 1982. *Polskie dominium Maris Baltici*. Warszawa, PWN.
- Opas T., 1970. *Wolność osobista mieszczan miast szlacheckich województwa lubelskiego w II połowie XVII i w XVIII wieku*. „Przegląd Historyczny”, z. 4, s. 609—629.
- Opas T., 1971. *Miasta prywatne a Rzeczpospolita*. W: „Kwartalnik Historyczny”, z. 1, s. 28—48.
- Państwo zakonu krzyżackiego w Prusach. Podziały administracyjne i kościelne od XIII do XVI wieku*. 2000. Red. H. Nowak. Toruń, Towarzystwo Naukowe w Toruniu.
- Patton D.J., 1958. *General Cargo Hinterlands of New York. Philadelphia, Baltimore and New Orlean*. In: „Annals of the Association of American Geographers”. Vol. 48, 4, s. 436—455.
- Pazdur J., 1967. *Dzieje Kielc do 1863 r.* Wrocław, Warszawa, Kraków, Ossolineum.
- Pazyra S., 1959. *Geneza i rozwój miast mazowieckich*. Warszawa, PWN.
- Penouil M., 1978. *Bieguny wzrostu w regionach słabo rozwiniętych i w krajach słabo rozwiniętych*. W: „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 3—4, s. 130—157.
- Penouil M., 1980. *Rozwój spolaryzowany czy zgeneralizowany*. W: *Problemy planowania i polityki społeczno-gospodarczej. Księga dla uczczenia dorobku naukowego i działalności gospodarczej K. Secomskiego*. Red. A. Łukaszewicz. Warszawa, PWE, s. 456—472.
- Perroux F., 1978. *Uwagi o pojęciu „biegun wzrostu”*. W: „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 3—4, s. 26—40.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982. *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*. Warszawa, PWN.
- Pounds N.J.G., Simmons Ball S., 1964. *Core Areas and the Development of the European States System*. In: „Annals of the Association of American Geographers”. Vol. 54, s. 24—40.
- Quirini-Popławska D., 1995. *Z powiązań Polski z Kaffą, kolonią genueńską na Krymie w drugiej połowie XV wieku*. W: *Cracovia — Polonia — Historia. Studia z dziejów średniowiecza ofiarowane Jerzemu Wyrozumskiemu w sześćdziesiątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*. Red. K. Baczkowski i in. Kraków, Wydawnictwo i Drukarnia „Secesja”, s. 547—561.
- Reder J., 1980. *Zamość jako stolica regionu*. W: *Czteryście lat Zamościa*. Red. J. Kowalczyk. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź, Ossolineum, s. 157—164.
- Redfield R., Singer M.B., 1954. *The Cultural Role of Cities*. „Economic Development and Cultural Change”, Vol. 3, z. 1, s. 53—73.
- Ringrose D.R., 1996. *Capital Cities and their Hinterlands: Europe and the Colonial Dimension*. W: *Capital Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe*. Eds. P. Clark, B. Lepetit. Brookfield, Scolar Press, Aldeshot, Ashgate Publishing Ltd., s. 217—240.
- Ringrose D.R., 1998. *Capital Cities, Urbanization and Modernization in Early Modern Europe*. „Journal of Urban History”, Vol. 24, z. 2, s. 155—173.
- Romer E., 1901. *Rola rzek w historii i geografii narodów*. Nakład autora. Lwów.
- Rozman G., 1978. *Urban Networks and Historical Stages*. In: „Journal of Interdisciplinary History”. Vol. 9, z. 1, s. 65—91.
- Rusiński W., 1954. *O rynku wewnętrznym Polski II połowy XVIII wieku*. „Roczniki Dziejów Społeczno-Gospodarczych”, T. 1, s. 113—151.

- Rusiński W., 1981. *Kryzys agrarny w Europie Środkowo-Wschodniej w XVII wieku*. „Roczniki Dziejów Społeczno-Gospodarczych”, T. 42, s. 25—76.
- Rusiński W., 1986. *Zarys historii gospodarczej Polski na tle dziejów gospodarczych powszechnych*. Warszawa, PWN.
- Rutkowska-Płachcińska A., 1966. *O kierunkach zainteresowań osadnictwem wśród historyków i geografów*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 2, s. 171—177.
- Rutkowski J., 1982. *Wokół teorii ustroju feudalnego. Prace historyczne*. Warszawa, PIW.
- Rybarski R., 1928. *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu*. T. 1. Poznań, Tow. Miłośników Miasta Poznania. Warszawa, Skład Główny Księgarnia Gebethnera i Wolffa.
- Samsonowicz H., 1954. *Rzemiosło wiejskie w Polsce XIV—XVI w. Badania z dziejów rzemiosła i handlu w epoce feudalizmu*. T. 2. Warszawa, PWN.
- Samsonowicz H., 1958. *Hanza władczyni mórz*. Warszawa, „Książka i Wiedza”.
- Samsonowicz H., 1960. *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku*. Warszawa, Dział Wydawnictw Uniwersytetu Warszawskiego.
- Samsonowicz H., 1968. *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich. Studia nad dziejami Hanzy nad Bałtykiem w XIV—XV w.* Warszawa, PWN.
- Samsonowicz H., 1995. *Horyzonty przestrzenne małego miasta. Kontakty Brzeźcia Kujawskiego w XV w.* W: *Cracovia — Polonia — Historia. Studia z dziejów średniowiecza ofiarowane Jerzemu Wyrozumskiemu w sześćdziesiątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*. Red. K. Baczkowski i in. Kraków, Wydawnictwo i Drukarnia „Secesja”, s. 355—360.
- Samsonowicz H., 1996. *Kontynuacja czy początek? Uwagi o prahistorii Hanzy*. W: *Studia nad dziejami miast i mieszczaństwa w Polsce średniowiecznej*. Red. R. Czaja, J. Tandecki. Toruń, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, s. 59—67.
- Sassen S., 2001. *The Global City*. New York, London, Tokyo, New Jersey, Princeton University Press.
- Schildhauer J., 1995. *Dzieje i kultura Hanzy*. Warszawa PIW.
- Siddall W.R., 1957. *Seattle: Regional Capital of Alaska*. W: „Annals of Association of American Geographers”, Vol. 47, z. 3, s. 277—284.
- Simmons J.W., 1983. *The Settlement Systems of Virgin Lands*. „Geographia Polonica”, T. 47, s. 51—65.
- Spufford P., 2003. *Power and Profit. The Merchant in Medieval Europe*. London, Thames & Hudson.
- Stankowa M., 1975. *Dawny powiat szczebrzeski XIV—XVIII w.* Lublin, Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych w Lublinie. Warszawa, Łódź, PWN.
- Strikwerda C., 1987. *The City in History Revisited. New Overviews of European Urbanization*. „Journal of Urban History”, Vol. 13, z. 4, s. 426—450.
- Stryjakiewicz T., 2001. *Koncepcja usieciowienia (networking) w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*. W: *Koncepcje teoretyczne i metody badań geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej*. Red. H. Rogacki. Poznań, „Bogucki” Wydawnictwo Naukowe S.C.
- Sucheni-Grabowska A., 1986. *Spółeczność szlachecka a państwo*. W: *Polska w epoce Odrodzenia. Państwo, społeczeństwo, kultura*. Red. J. Wyczański. Warszawa, Wiedza Powszechna, s. 13—107.
- Szczygiełski W., 1969. *Dzieje Ziemi Wieluńskiej*. Łódź, Wydawnictwo Łódzkie.
- Szczygieł R., 1987. *Nie zrealizowana lokacja Chocimowa w województwie lubelskim*. „Roczniki Humanistyczne”, T. 35, z. 2, s. 285—288.
- Szczygieł R., 1988. *Udział magnaterii w urbanizacji ziem polskich w XVI wieku*. W: *Studia z dziejów Rzeczypospolitej szlacheckiej*. Red. K. Matwijowski, Z. Wójcik. W: „Acta

- Universitatis Wratislaviensis”, 945. Ser. *Historia*. T. 66. Wrocław, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, s. 249—256.
- Szczygieł R., 1989. *Lokacje miejskie w XVI w.* Lublin, Wydawnictwo UMCS.
- Szczygieł R., 1993. *Etapy lokacji miast nadbużańskich w XIV—XV w. Jedna czy dwie lokacje Chelma na prawie niemieckim? W: Ojczyzna bliższa i dalsza. Studia ofiarowane F. Kirykowi w sześćdziesiątą rocznicę urodzin.* Red. J. Chrobaczyński, A. Jureczko, M. Śliwa a. Kraków, Wydawnictwo i Drukarnia „Secesja”, s. 125—130.
- Szczygieł R., 2002. *Wpływ unii Polski z Litwą na rozwój pogranicza obydwu państw od końca XIV do XVI w. W: Czynniki miastotwórcze w okresach wielkich przemian społecznych. Stare i nowe struktury społeczne w Polsce.* Red. W. Misztal, J. Styk. T. 3. Lublin, UMCS, s. 137—146.
- Sztachelska-Kokoczek A., 1991. *Organizacja i struktura spławu produktów z dóbr Jana Klemensa Branickiego do Gdańska w XVIII wieku.* W: „Rocznik Białostocki”, T. 17, s. 213—236.
- Szul R., 1988. *Czynnik regionalny w życiu gospodarczym i politycznym Hiszpanii. W: Problemy rozwoju regionalnego i lokalnego. Studia z gospodarki przestrzennej.* Red. B. Jałowiecki. Warszawa, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, s. 133—160.
- Świecie. *Księga jubileuszu 800-lecia.* 1998. Red. J. Borzyszkowski. Świecie, Urząd Miejski w Świeciu. Gdańsk, Instytut Kaszubski.
- Taaffe R.N., Morrill R.L., Gould P.R., 1963. *Transport Expansion In Underdeveloped Countries: a Comparative Analysis.* W: „Geographical Review”, no. 53, s. 503—529.
- Taylor P.J., 2003. *World City Network-Global Urban Analysis.* London, Routledge.
- Tkocz J., 1998. *Organizacja przestrzenna wsi w Polsce.* Katowice, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Todd D., 1978. *Ocena koncepcji biegunów w analizie regionalnej.* „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 3, s. 158—181.
- Topolski J., 1955. *Rozwój latyfudium arcybiskupstwa gnieźnieńskiego od XVI do XVIII wieku.* Poznań, Poznańskie Towarzystwo Naukowe. Warszawa PWN.
- Topolski J., 1969. *Causes of Dualism in the Economic Development of Modern Europe.* „Studia Historiae Oeconomicae”, T. 3, s. 3—12.
- Topolski J., 1977. *Gospodarka polska a europejska.* Poznań, Wydawnictwo Poznańskie.
- Topolski J., 1978. *Problemy modelowego ujęcia dziejów gospodarczych Polski. W: Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce (Problemy i metody).* Red. J. Wisłocki. Poznań, PTPN. Warszawa, PWN, s. 25—39.
- Topolski J., 1987. *Narodziny kapitalizmu w Europie XIV—XVII wieku.* Warszawa, PWN.
- Topolski J., 1999. *Uwagi o strukturze gospodarczo-społecznej Wielkopolski w XVIII wieku, czyli dlaczego na jej terenie nie było żydowskich karczmarzy. W: Żydzi w Wielkopolsce na przestrzeni dziejów.* Red. J. Topolski, K. Modelski. Poznań, Wydawnictwo Poznańskie, s. 71—82.
- Topolski J., 2000. *Przełom gospodarczy w Polsce i jego następstwa.* Poznań, Wydawnictwo Poznańskie.
- Trzebiński W., 1960. *Działalność urbanistyczna magnatów i szlachty w Polsce w XVIII w.* Warszawa, PWN.
- Trzoska J., 1966. *Gdańsk jako port drzewny w II połowie XVII i w XVIII wieku.* W: „Rocznik Gdański”, T. 25, s. 73—112.
- Tymieniecki J., 1952. *Hanza niemiecka nad Bałtykiem (Uwagi o genezie potęgi i znaczenia).* „Przegląd Zachodni”, Vol. 8, z. 5—6, s. 101—129.
- Vance J.E., 1970. *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling.* London, Englewood Cliffs, Prentice Hall.

- Vance J.E., 1975. *Cities of External Trade in a Feudal Countryside*. „Journal of Urban History”, Vol. 1, z. 4, s. 484—488.
- Vries J. De, 1984. *European Urbanization 1500—1800*. Cambridge-Massachusetts. Harvard University Press.
- Waade R.C., 1959. *The Urban Frontier: The Rise of Western Cities, 1790—1830*. Cambridge, Harvard University Press.
- Wachowiak B., 1951. *Ze studiów nad splawem na Wiśle w XVI—XVIII w.* W: „Przegląd Zachodni”, Vol. 8, T. 1, s. 122—136.
- Wallerstein I., 1974. *The Modern World-System. Capitalist Agriculture nad the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. London, New York, Academic Press.
- Wawrzyńczyk A., 1951. *Rozwój wielkiej własności na Podlasiu w XV i XVI wieku*. Wrocław, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe.
- Weigend G.G., 1956. *The Problem of Hinterland and Foreland as Illustrated by the Port of Hamburg*. „Economic Geography”, Vol. 32, 1, s. 1—16.
- Weigend G.G., 1958. *Some elements in the study of port geography*. „Geographical Review”, Vol. 48, s. 185—200.
- Wielopolski A., 1975. *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*. Warszawa, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Wiesiołowski J., 1985. *Miasto w przestrzeni późnego średniowiecza*. W: *Społeczeństwo Polski średniowiecznej*. Red. S.K. Kuczyński. T. 3. Warszawa, PWN, s. 305—386.
- Wilczyński M., 1993. *Wisła w źródłach starożytnych*. „Pamiętnik Sandomierski”, T. 1, s. 7—19.
- Wilder J.A., 1936. *Upadek gospodarczy Prus Wschodnich*. Toruń, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego.
- Wojtowicz J., 1978. *Problematyka rynku wewnętrznego w historiografii Polski Ludowej. Główne kierunki badań, wyniki i potrzeby*. W: *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce (Problemy i metody)*. Red. J. Wiśłocki. Poznań, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Warszawa, PWN, s. 105—114.
- Wyczański A., 1978. *Czy można porównywać poziom życia gospodarczego krajów w epoce przedindustrialnej*. W: *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce (Problemy i metody)*. Red. J. Wiśłocki. Poznań, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Warszawa, PWN, s. 53—61.
- Wyrobisz A., 1966. *Handel w Solcu nad Wisłą do końca XVIII wieku. Przyczynki do historii rynku wewnętrznego w Polsce przedrozbiorowej*. „Przegląd Historyczny”, T. 56, z. 1, s. 15—47.
- Wyrobisz A., 1967. *Zagadnienie upadku rzemiosła i kryzysu gospodarczego miast w Polsce. Wiek XVI czy XVII?* „Przegląd Historyczny”, T. 57, z. 1, s. 132—138.
- Wyrobisz A., 1970. *Polityka Firlejów wobec miast w XVI wieku i założenie Janowca nad Wisłą*. „Przegląd Historyczny”, T. 61, z. 4, s. 577—608.
- Wyrobisz A., 1974. *Rola miast prywatnych w Polsce XVI i XVII wieku*. „Przegląd Historyczny”, T. 65, z. 1, s. 19—47.
- Wyrobisz A., 1976 a. *Small Towns in 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Century — Poland*. „Acta Poloniae Historica”, T. 34, s. 153—163.
- Wyrobisz A., 1976 b. *Warunki rozwoju przemysłu w Polsce w XVI i w pierwszej połowie XVII wieku*. W: *Studia nad produkcją rzemieślniczą w Polsce (XIV—XVIII w.)*. Red. A. Kwapień, J. Maroszek, A. Wyrobisz. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Ossolineum, s. 197—244.
- Wyrobisz A., 1978. *Miasta prywatne w Polsce jako inwestycje kulturalne*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 1, s. 47—56.

- Wyrobisz A., 1981 a. *Podlasie w Polsce przedrozbiorowej*. W: *Studia nad społeczeństwem i gospodarką Podlasia w XVI—XVIII w.* Red. A. Wyrobisz. Warszawa, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, s. 173—210.
- Wyrobisz A., 1981 b. *Typy funkcjonalne miast polskich w XVI—XVII w.* „Przegląd Historyczny”, z. 1, s. 25—49.
- Wyrobisz A., 1984. *Splaw na Bugu w XVI i w pierwszej połowie XVII wieku*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 4, s. 471—490.
- Wyrobisz A., 1987. *Struktura społeczna miasta polskiego w XVIII w. Przykład Solca nad Wisłą*. W: *Studia nad gospodarką, społeczeństwem i rodziną*. Red. J. Topolski, C. Kukoło. Lublin, Wydawnictwo Lubelskie, s. 333—342.
- Wyrobisz A., 1989. *Nowe koncepcje w badaniach nad historią miast europejskich*. W: „Przegląd Historyczny”, z. 1, s. 155—174.
- Wyrobisz A., 1994. *Power and Towns in the Polish Gentry Commonwealth: The Polish-Lithuanian State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. W: *Cities and the Rise of States in the Europe A.D. 1000 to 1800*. Eds. C. Tilly, W.P. Blockmans. San Francisco, Oxford, Westview Press, Boulder, s. 150—167.
- Wyrozumski J., 1980. *Rozwój sieci miejskiej w Małopolsce w średniowieczu i u progu czasów nowożytnych*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 363—372.
- Wysłouch S., 1936. *Posługi komunikacyjne w miastach Wielkiego Księstwa Litewskiego — na prawie magdeburskim do połowy XVI wieku*. Wilno, Instytut Naukowo-Badawczy Europy Wschodniej.
- Zajączkowski S., 1966. *Studia nad wielowioskową własnością szlachecką w Łęczyńskim i Sieradzkim i jej rola w osadnictwie (od końca XIV do połowy XVI w.)*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 2, s. 179—207.
- Zaleski J., 1967. *Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie*. Warszawa, PWN.
- Zientara B., Mączak A., Ihnatowicz I., Landau Z., 1988. *Dzieje gospodarcze Polski do roku 1939*. Warszawa, Wiedza Powszechna.



Robert Krzysztofik

## **A locational pattern of towns of a network system type in the area of Poland**

### Summary

The problem of town development, in view of an increasing significance of the urbanization process, constitutes one of the most important issues in geographical sciences. It also concerns a geographical history within the subject-matter of the book in question.

The issue raised in the very work refers to the explanation of the urbanization process in most of the parts of Poland, in the context of a locational pattern of a network system type.

The network system model was created in the 1980s as one of the reactions to commonness, and, at the same time, a certain problematicity of using the conception of central places. It was defined by the American researchers (P. Hohenberg and L.H. Lees in *The Making of Urban Europe 1000—1950*, the first edition of which appeared in 1985).

The authors, using different examples, define the network system model in the early modern Europe, proving that the town development for this particular period of time should be interpreted with the use of their conception.

Many attributes of town development appear in P. Hohenberg and L.H. Lees's model. These include town functions, town connections, social specificity, geographical conditions which differentiate it significantly from the conception of central places. The authors, in reference to the conception under discussion, point to such features of many early modern towns as networkness, heterogeneity, mercenary functions, unspecified economic base, irregularity of socio-economic connections or departure from town hierarchy.

The features of town and network development described in this conception define them as the attributes of locational patterns of a mixed type, that is, the ones with the elements typical of both the central and specialized places at the same time.

The conception of a locational pattern of towns of a network system type is a relatively new research proposal so it does not have many references in the form of the empirical studies yet. The book in question is an attempt to refer to the model hinted at above, paying attention to the specificity of town development in the area of Poland.

The locational pattern of towns of a network system type included in the title was defined as a formation developing from the half of the 15<sup>th</sup> century to the end of the 18<sup>th</sup> century in the basin of the Vistula. It was discussed only with reference to the areas within the borderlines of Poland today.

A geographical-historical aspect of the studies determined the need to present it both from the structural and dynamic perspective. What was dealt with included:

- the author's typology of town constituting the system in question, emphasizing different functional types and connection systems, as well as their significance and role,



- dynamics of development in which the urbanization progress was taken into account, both in a structural and functional perspective, which constituted one of the most important references to the network system conception,
- a structure of network within the frame of two basic research areas which P. Hohenberg and L.H. Lees proposed to name *foreland* and *hinterland*.

The work under discussion is actually the first Polish attempt to use the network system model where the theoretical output and the criticism of town geography was used on the one hand, as well as information available in publications and source materials within the scope of town history on the other.

An important element of the book constitutes an index of towns which was created within the system in question or was “absorbed” into the sphere of its influence. The index ordered the towns according to such features as a historical genesis, location in geographical-historical regions, functional typology and location within the system.

Apart from the index at the end of the textual part of the work, the book contains tables and figures approximating information on town development according to the network system conception included in the title.

**Key words:** Network system, locational pattern of towns, urbanization, towns of Poland in the Early Modern Era.

## Das Lokalisierungssystem von den Netzstädten in Polen

### Zusammenfassung

Da der Verstärkerprozess immer mehr an Bedeutung gewinnt, gehört die Entwicklung der Städte zu wichtigsten Forschungsfragen der geografischen Wissenschaften, darunter auch der historischen Geografie, deren Interessengebiet u. a. das im vorliegenden Buch behandelte Thema ist. Der Verfasser versucht, das Problem der Verstärkerung auf beträchtlichem Gebiet Polens hinsichtlich des Netzwerkslokalisierungssystems (*network system*) zu erklären.

Das Netzsystem-Modell ist in 80er Jahren des 20. Jhs als eine Reaktion gegen allgemeine und zugleich umstrittene Anwendung der Konzeption von den Zentren (*central place*) entstanden worden. Es wurde von amerikanischen Forschern P. Hohenberg und L.H. Lees in ihrer Publikation *The Making of Urban Europe 1000—1950* im Jahre 1985 entwickelt. An verschiedenen Beispielen definieren sie das Modell der Netzentwicklung von den Städten der frühneuzeitlichen Europa und beweisen, dass sich ihr Modell gerade für solche Städte gut eignet.

In dem Modell von P. Hohenberg und L.H. Lees erscheinen solche Attribute der Stadtentwicklung, wie: Funktionen der Städte, Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Städten, spezifischer Charakter der Gesellschaft, geografische Bedingungen, dank denen sich das Modell von der Konzeption der Zentren wesentlich unterscheidet. Die Autoren heben solche Eigenschaften der frühneuzeitlichen Städte (*The Early Modern*) hervor, wie: Vernetzung, Heterogenität, merkantile Funktionen, eine unbestimmbare wirtschaftliche Grundlage, unregelmäßige sozialwirtschaftliche Verbindungen oder Bruch mit der Stadthierarchie. Die genannten Eigenschaften werden in der Konzeption als Attribute der gemischten Lokalisierungssysteme bezeichnet, d.h. solchen, in denen nebeneinander die sowohl für Hauptzentren, wie auch für spezialisierte Zentren typische Elemente auftreten.

Das Lokalisierungssystem von Netzstädten ist eine ziemlich neue Forschungsidee, die noch über wenige empirische Studien verfügt. Im vorliegenden Buch möchte der Verfasser zum genannten Modell Stellung beziehen, die spezifische Entwicklung der polnischen Städte dabei in Rücksicht nehmend.

Das in dem Titel erscheinende Lokalisierungssystem von Netzstädten wurde als ein im Einzugsgebiet der Weichsel seit der Hälfte des 15. bis zum Ende des 18. Jhs entwickeltes Werk definiert. Es wurde nur in Bezug auf das Gebiet des heutigen Polens besprochen.

Der historisch-geografische Aspekt der Forschungen verlangte sowohl eine strukturelle, wie auch dynamische Auffassung; im vorliegenden Buch zeigt der Verfasser:

— seine eigene Typologie von den, das hier untersuchte System bildenden Städten, indem er auf verschiedene Funktionstypen, Verbindungssysteme und deren Bedeutung hinweist,

- die Entwicklungsdynamik, in deren die Verstärkerfortschritte statistisch und funktionell gesehen berücksichtigt wurden, was eine der wichtigsten Bezüge auf die Netzwerksystem-Konzeption bildet,
- die Netzstruktur innerhalb der zwei grundlegenden Forschungsgebiete, die von P. Hohenberg und L.H. Lees als *foreland* (*Vorland*) und *hinterland* (*Hinterland*) genannt wurden.

Das Buch ist die erste polnische Monografie, in der das Modell des Netzwerksystems ausgenutzt wird. Der Verfasser schöpft dabei einerseits aus theoretischen Errungenschaften der Stadtgeografie und andererseits aus den in verschiedenen Publikationen veröffentlichten Informationen und aus dem Quellenmaterial auf dem Gebiet der Stadtgeschichte.

Ein wichtiges Element des Buches ist ausführlicher Index von den Städten, welche im Rahmen des oben besprochenen Systems entstanden oder in seinen Wirkungsbereich „eingesaugt“ wurden. Die Städte wurden hier nach solchen Merkmalen zusammengestellt, wie: ihre historische Genese, ihre Lage in bestimmten geografisch-historischen Gebieten, funktionale Typologie und ihre Lokalisierung im Bereich des Systems.

Außer dem Index beinhaltet das Buch in seinem Textteil zahlreiche Tabellen und Illustrationen, die dem Leser das Problem der Netzstadtentwicklung näherbringen sollen.

**Schlüsselwörter:** Netzwerksystem, Lokalisierungsmodell der Städte, polnische Städte in der Frühneuzeit.



Redaktor: Grażyna Wojdała

Projektant okładki: Małgorzata Pleśniar

Redaktor techniczny: Barbara Arenhövel

Korektor: Luiza Przełożny

Copyright © 2009

by Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego

Wszelkie prawa zastrzeżone

**ISSN 0208-6336**

**ISBN 978-83-226-1825-7**

Wydawca

**Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego**

**ul. Bankowa 12B, 40-007 Katowice**

[www.wydawnictwo.us.edu.pl](http://www.wydawnictwo.us.edu.pl)

e-mail: [wydawus@us.edu.pl](mailto:wydawus@us.edu.pl)

---

Wydanie I. Ark. druk. 8,75. Ark. wyd. 11,0. Przekazano do łamania w październiku 2008 r. Podpisano do druku w kwietniu 2009 r. Papier offset. kl. III, 90 g

Cena 18 zł

---

Łamanie: Pracownia Składu Komputerowego

Wydawnictwa Uniwersytetu Śląskiego

Druk i oprawa: EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, Spółka Jawna

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek





**Cena 18 zł**

**ISSN 0208-6336**  
**ISBN 978-83-226-1825-7**