

Maciej Lechowicz

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych

Uniwersytet Warszawski

e-mail: m.a.lechowicz@uw.edu.pl

ZNACZENIE DNIESTRU, CISY I PRUTU DLA ROZWOJU OSADNICTWA MIEJSKIEGO UKRAIŃSKIEJ CZĘŚCI KARPAT

The importance of the Dniester, Tisza and Prut for the development of urban settlements of the Ukrainian Carpathians

Słowa kluczowe: rozwój osadnictwa, ukraińska część Karpat, Dniestr, Cisa, Prut

Key words: development of settlements, the Ukrainian Carpathians, Dniester, Tisza, Prut

Spośród przyrodniczych uwarunkowań usytuowania i rozwoju miast sieć rzeczna wydaje się być jednym z najważniejszych. Niezwykle silny związek, jaki od wieków łączy miasta z rzekami, dostrzeżono od dawna wielu geografów, także z Polski: E. Romer (1901), B. Zaborski, A. Wrzosek (1933), M. Janiszewski (1991), A. Piskozub (2001). A. Malicki (1937) spośród 46 przebadanych ośrodków miejskich na niedalekim od Karpat Nadbużu położenia jedynie trzech nie powiązał z siecią wodną.

Znaczenie rzek dla rozwoju miast doceniali także historycy. Według J. Tyszkiewicza (1991) miasto lokalizowane nad rzeką zyskiwało na obronności, zapewniało sobie transport wodny i bezpłatną kanalizację. Równocześnie autor ten zwraca uwagę na pewne minusy takiego położenia dla mieszkańców, np. występowanie częstych schorzeń reumatycznych. Czerpanie wody z rzeki groziło zapadaniem na tzw. „gorączką błotną”. Sama rzeka stanowiła też potencjalną przyczynę całych łańcuchów miejskich kataklizmów. Były to: powódź, nieurodzaj, głód i zaraza (op. cit., 42-43).

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie znaczenia trzech największych rzek ukraińskiej części Karpat dla rozwoju miast tego regionu. Porównano ośrodki położone nad tymi rzekami z pozostałymi miastami regionu. Miasta nadrzeczne badano uwzględniając wielkość przepływów odcinków rzek, nad którymi są położone.

W analizie uwzględniono tylko większe rzeki, wydzielone na mapie wód powierzchniowych w Atlasie Ukrainy (1996, s. 20-21). W praktyce oznacza to, że

uwzględniono wszystkie rzeki badanego obszaru, które przekraczają 50 km długości. Z racji przeglądowej skali tego opracowania nie wyodrębniono problemu miastotwórczej roli samych dolin rzecznych.

Celem uchwycenia zmienności związków środowisko-miasta w czasie, niezbędnym było przeprowadzenie periodyzacji ich dziejów. Wydzielono pięć okresów, w ramach których przeanalizowano materiały historyczne i przeprowadzono hierarchizację ośrodków miejskich. Przy ustalaniu zakresów tych przedziałów brane były pod uwagę przede wszystkim: charakter procesów osadniczych oraz związane z nimi czynniki gospodarcze i polityczne (jak np. lokacje na prawie magdeburskim, rewolucja przemysłowa, czy władza polityczna prowadząca politykę proosadniczą).

Okres I obejmuje dzieje miast od ich początków, czyli od IX wieku, do roku 1348, czyli wkroczenia Kazimierza Wielkiego na ruskie Przedkarpacie.

Okres II obejmuje lata 1349–1647, czyli okres najsilniejszej akcji osiedleńczej (głównie na Przedkarpaciu). Była to kolonizacja popierana, a nawet w dużej mierze kierowana, przez kolejnych polskich królów.

Okres III obejmuje lata 1648–1771. Był to czas rozruchów i wojen (m.in. powstanie Chmielnickiego, ruchy tzw. Opryszków i Hajdamaków), co doprowadziło m.in. do upadku wielu ośrodków, m.in. Halicza oraz stagnację pozostałych miast.

Okres IV obejmuje lata 1772–1944. W latach 1772-1790 prowadzona była działalność kolonizacyjna Cesarzowej Marii Teresy i Józefa II, jednak miała ona znacznie mniejszą skalę niż bardziej spontaniczne procesy osadnicze zachodzące w okresie II. Wiek XIX i początek wieku XX był z kolei okresem głębokich zmian gospodarczych, jakie następowały w związku rewolucją przemysłową.

Okres V rozpoczyna odbudowa miast ze zniszczeń II wojny światowej. Ograniczony jest datą 1991, kiedy po rozpadzie ZSRR Ukraina uzyskała niepodległość. W okresie tym powstał tylko jeden zupełnie nowy ośrodek – osiedle typu miejskiego (otm) - Batiovo (wiele wsi zostało awansowanych do rangi takich właśnie osiedli, a decyzje te były głównie uwarunkowane politycznie) (Lechowicz 2003).

Dla każdego wydzielonego okresu zestawiono informacje związane z określoną funkcją danego ośrodka (np. administracyjną) i po ich analizie wyznaczono jego rangę w zależności od obecności w nim określonych obiektów i funkcji (np. sądu, władz administracyjnych). Po zestawieniu rang związanych z poszczególnymi funkcjami badanych miast, wyliczono następnie średnie arytmetyczne współczynników, określające znaczenie danego miasta w regionie. Wartości te przedstawiono kolejno dla funkcji administracyjnych, religijnych, obronnych, handlowych, produkcyjnych i kulturalnych. Po zebraniu odpowiednich informacji, wydzielono ośrodki, które miały znaczenie ponadregionalne, dalej ośrodki obsługujące tylko region Karpat Ukraińskich, następnie osiedla będące usługowo - produkcyjnymi centrami lokalnymi, na końcu zaś, ośrodki nie pełniące żadnych innych funkcji poza usługowymi dla najbliższej okolicy.

Sposób wyliczania współczynnika pozycji miasta w regionie w danym okresie historycznym (z wyjątkiem okresu ostatniego) przedstawia się więc, jak następuje:

$$R = \frac{Ra + Rr + Ro + Rh + Rp + Rk}{6},$$

gdzie

R – to współczynnik pozycji miast w regionie w danym okresie, zaś Ra, Rr... etc., to rangi cząstkowe, przyznane miastom jako ośrodkom:

Ra – administracyjnym Rr – religijnym Ro – obronnym Rh – handlowym

Rp – produkcyjnym Rk – kulturalnym

Przykładowo, przy wyznaczaniu pozycji miast okresu I wykorzystano informacje dotyczące obecności w nich grodów, cerkwi, kościołów, klasztorów oraz innych miejsc kultu, wreszcie biskupstw i arcybiskupstw, a także ośrodków władzy książęcej (np. w Haliczu), położenia na szlakach handlowych, obecności oraz liczby targów i jarmarków w ciągu roku oraz terytorialnego zasięgu tych zjawisk gospodarczych, wreszcie występowania specyficznych grup ludności (Ormianie, Grecy, Żydzi i Niemcy), świadczących o zamożności miasta i różnorodności skupionych w nim usług.

Wartość współczynnika zawierać się może w przedziale 1–4. Jak wynika z jego konstrukcji, wartość 1 świadczy, że w danym okresie badany ośrodek w zakresie wszystkich analizowanych funkcji pełnił bardzo ograniczoną rolę lokalną. Z kolei wartość 4 informuje o tym, że miasto miało w zakresie wszystkich tych funkcji znaczenie ponadregionalne.

Należy zaznaczyć, że wyliczone w taki sposób wartości współczynników mogą być analizowane i porównywane wzajemnie jedynie w ramach jednego konkretnego przedziału czasowego (okresu historycznego). Ewentualne porównywanie wartości bezwzględnych współczynników dotyczących różnych okresów, z powodu różnych kryteriów przyznawania rang w każdym z nich, nie jest możliwe.

ZNACZENIE DNIESTRU, CISY I PRUTU

Wszędzie w początkowych okresach rozwoju miast większa, trudniejsza do sforsowania rzeka stanowiła zazwyczaj o wyższym walorze obronnym danego miejsca, niż łatwy do przekroczenia niewielki ciek. W chwili powstawania ośrodka ilościowe zapotrzebowanie na wodę było oczywiście niewielkie i zapewne tylko ze względami obronnymi liczone się przy wyborze miejsca pod jego budowę. Inne bowiem znaczenie ma niewielki potok zaopatrujący w wodę niewielką grupę ludzi i dostarczający jej małej ilości pożywienia (głównie rybołówstwo), niż rzeka będąca w stanie wykarmić większą liczbę osób i dostarczająca wodę tysiącom czy milionom, stanowiąca równocześnie wspaniałą wodną arterią komunikacyjną.

Z czasem rola rzeki może zmieniać się diametralnie i bardzo często z wielu funkcji, jakie niegdyś pełniła dla człowieka, pozostaje jej jedynie rola odbiornika ścieków. Zarówno rzeka mała, jak i duża, mogą stanowić kolektory ściekowe, z tą jednak różnicą, że rzeka mała może przez taką działalność człowieka znacznie szybciej utracić dwa pierwsze z wcześniej wymienionych walorów. Uderza nas

czasem fakt, że wielkim miastom towarzyszą niekiedy jedynie małe potoki. Rodziło to w toku ich rozwoju niezwykle trudne problemy, które nie zawsze dały się rozwiązać (Beaujeu-Garnier i Chabot 1971, s. 232). Dobrym przykładem takiego miasta położonego niedaleko badanego obszaru jest Lwów.

Nowa rola, jaką rzeki mogą pełnić dla miast pojawiła się na wielką skalę dopiero w wieku XIX. Jest nią funkcja rekreacyjna. W tym przypadku wielkość rzeki odgrywa raczej drugorzędną rolę. Najważniejsze są: czystość wód i atrakcyjność krajobrazu rzecznej doliny.

Z racji przebiegu swych dolin (w znacznej części równoległych do głównego pasma karpackiego), długości i wielkości przepływów, Dniestr, Cisa i Prut odgrywały odmienną rolę dla człowieka od pozostałych rzek karpackich. Historia tych terenów wykazuje, że właśnie wzdłuż tych rzek wiodły najważniejsze szlaki handlowe, zarówno rzeczne jak i lądowe.

Jeszcze około roku tysięcznego najważniejszymi szlakami handlowymi na badanym terenie były tylko te trzy rzeki. Rola ich w tym czasie była olbrzymia, bowiem jedynym lądowym szlakiem handlowym była wówczas droga o lokalnym znaczeniu wiodąca z Halicza przez Karpaty na Węgry (Kłoczowski 2000, s. 36). Zagrożenie, jakie stwarzali koczujący na czarnomorskich stepach Pieczyngowie, Połowcy, a później Tatarzy, skłaniało bowiem podróżnych do wyboru najbezpieczniejszego szlaku – rzeczno. Podróż rzeką była też mniej męcząca, niż np. jazda wierzchem czy wozem; była również szybsza.

Dopiero później, około roku 1250, zaczął funkcjonować ważny szlak lądowy ze Lwowa do Mołdawii, który biegł wzdłuż Dniestru na odcinku od Halicza po Kołomyję (*Atlas Historyczny Polski* 1985, s. 7). Również w wieku XIV główny lądowy handlowy trakt o europejskim znaczeniu prowadził tą samą drogą, dochodząc aż do Kamieńca Podolskiego. Jeszcze dwa wieki później naśladowujący jego trasę handlowy trakt ze Lwowa prowadził wzdłuż niemal całego biegu tej rzeki (z wyjątkiem odcinka górnego), docierając do wybrzeża Morza Czarnego koło Akermanu.

Aż do roku 1780 rozwój spławu towarów Dniestrem – drugą po Dnieprze spośród kilku rzek ówczesnej Polski, mających ujście do Morza Czarnego – powstrzymywało jego nieuregulowane koryto, liczne progi i katarakty, brak dokładnych map oraz fakt, że ujście znajdowało się w rękach tureckich. Pomimo tych trudności kupcy i szlachta Rzeczypospolitej uprawiali spław dniestrzański na sposób flisaczy – na tratwach, wykazując się sprytem i zręcznością, zawierając odpowiednie ugody z lokalnymi tureckimi władzami. Tak np. w roku 1780 na tratwach zbudowanych z drewna ze swoich lasów wysłał do Akermanu ładunek mąki i warzyw starosta olchowiecki Marcin Koziobrodzki (Pertek J. 1957). Dopiero jednak od roku 1783, w związku z rozpoczęciem działalności polskiej Kompanii dla Handlu Wschodniego, żegluga na Dniestrze zaczęła się dobre ożywiać. Zamierzano uczynić z niego drogę wodną dostępną nie tylko dla spławu większej ilości drewna na budulec okrętowy (zwłaszcza dla Hiszpanii), ale i dla większych jednostek pływających. Jednak wojna rosyjsko-turecka (1788) oraz kolejne rozbiory Polski przekreśliły te plany (Lechowicz 2008).

Również z Dniestrem, a konkretnie z jego doliną, wiąże się w XIX w. przebieg najważniejszych linii kolejowych ukraińskiego Przedkarpacia. Jeden ze szlaków prowadzący ze Lwowa do Czerniowiec, na odcinku od Żydaczowa do Halicza, wykorzystuje jego dolinę, a następnie dolinę Prutu (od Kołomyji do Nowosielicy). „Kolej dnistrzańską” wybudowaną w 1872 r. i prowadzącą z Chyrowa do Stryja (100,9 km), z odgałęzieniem do Borysławia (11,7 km), poprowadzono właśnie wzdłuż Dniestru (Skwarczyński 1926).

Cisa już od 1360 roku, kiedy to rozpoczęto wydobycie soli w Nagy Szlatina (Sołotvyno), była jej szlakiem wywozowym w głąb Węgier i dalej do Europy Zachodniej. Drugim miejscowym towarem, również transportowanym Cisą, było produkowane z miejscowych winogron wino. Ponieważ rzeka stanowiła wygodną drogę transportową, aż do XVIII w. nie powstały wzdłuż niej drogi bite. Wzdłuż doliny Cisy linie kolejowe również poprowadzono stosunkowo późno (dopiero na początku XX wieku). Jeszcze w wieku XIX tworzone, głównie na Białej Cisie, niewielkie spiętrzenia wody, tzw. klauzy, ułatwiające splawianie drewna.

Wzdłuż Prutu w okresie od XIV do XVI wieku wiódł, wspominany wcześniej, szlak handlowy ze Lwowa do Mołdawii. Na początku XX wieku prowadzono na tej rzece gospodarkę rybacką. W Jaremczu np. zorganizowana była rządowa pstrągarnia, która narybkiem zasilala rzekę, zarówno dla potrzeb ludności miejscowej jak i dla turystów – wędkarzy (Ossendowski 1990, s. 50). Podobnie jak na Cisie, również na Prucie budowano klauzy.

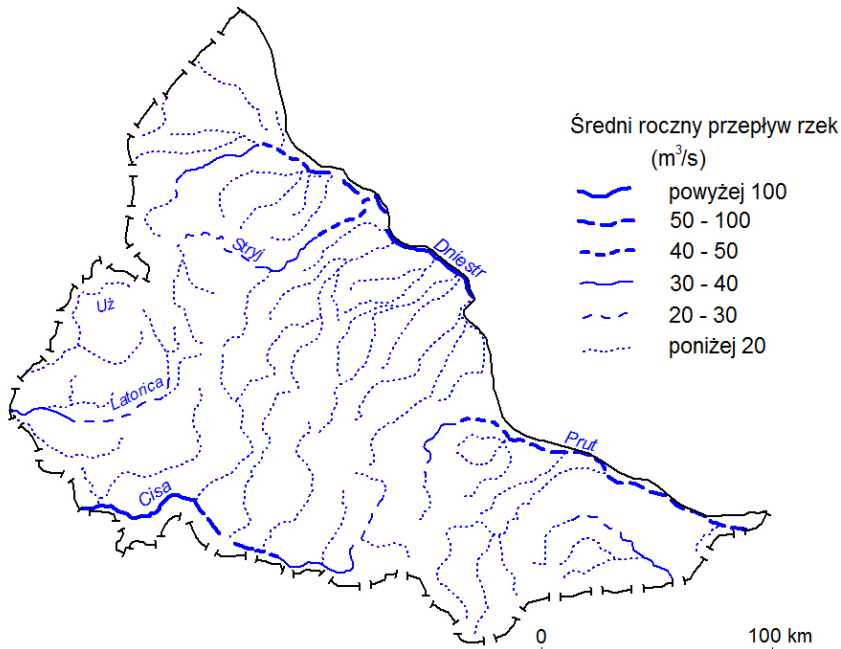
DNIESTR, CISA I PRUT A ROZMIESZCZENIE MIAST UKRAIŃSKIEJ CZĘŚCI KARPAT

Silny lokalizacyjny związek miast z siecią rzeczną widoczny jest na badanym obszarze już na pierwszy rzut oka (ryc. 1). Jedyne cztery miasta nie leżą bowiem nad rozpatrywanymi rzekami. Są to: Batiovo na Nizinie Zakarpackiej, oraz Stebnik, Schodnica i Truskawiec – na Przedkarpaciu.

Spośród tych czterech ośrodków jedynie Batiovo nie leży nad żadnym naturalnym ciekim. Położone jest wprawdzie w dolinie Cisy, ale około 10 km od koryta tej rzeki, otoczone systemem kanałów melioracyjnych. Batiovo jest niewielką miejscowością zaliczającą się do specyficznej dla byłego ZSRR kategorii „osiedli typu miejskiego” i powstało dopiero po II wojnie światowej. Tak więc, stanowi ona graniczny przypadek osiedla uwzględnionego w badaniach jako miasto.

Pozostałe trzy ośrodki leżą nad ciekami, ale o długości poniżej 10 km, które z racji swych rozmiarów i nikłej zapewne użyteczności gospodarczej nie miały raczej dużego znaczenia gospodarczego (odrębnym problemem może być znaczenie ich dolin). Mimo to miasta powstały nad ciekami.

Można więc przypuszczać, iż obecność cieków i to z reguły większego, niemal zawsze odgrywała jakąś rolę przy usytuowaniu i rozwoju prawie wszystkich osiedli badanego obszaru.



Ryc. 1. Rozmieszczenie miast karpackich a wielkość przepływów rzek. Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Atlas Ukraina (1996)

Fig. 1. Location of Carpathian towns and discharge of rivers. Source: own elaboration based on Ukraine Atlas (1996)

Nad Dniestrem miasta powstały jedynie nad dwoma jego odcinkami (o przepływach 30-40 m³/s i powyżej 100 m³/s) i tylko w odniesieniu do nich można analizować interesujące nas relacje. Być może, rezultat taki wynika z „nietypowego” charakteru doliny tej rzeki. Górny, górski bieg Dniestru, z typową V-kształtną doliną, był dla osadnictwa miejskiego raczej nieatrakcyjny. Rzeka zresztą jest tam jeszcze niewielka. Z kolei, procesy lokalizacyjne na odcinku od Sambora do Halicza utrudniały Błota Sańsko-Dniestrzańskie, które zmeliorowano dopiero w okresie IV (1772-1945). Jak już wspomniano, poniżej Halicza dolina Dniestru przyjmuje charakter wybitnie jarowy, jej dno jest wąskie, a zbocza bardzo wysokie i strome. Nic więc dziwnego, że osadnictwo miejskie „odsuwało” się tam od doliny rzeki, np. do dolin jej dopływów. Miasta Stanisławów (Iwano-Frankiws) i Kałusz położone są nad rzekami karpackimi o średniej wielkości. Kałusz leży na lewym brzegu Łomnicy, która około 25 km poniżej miasta uchodzi do Dniestru. Stanisławów rozwinął się w widłach dwóch rzek: Bystrzycy Sołotwińskiej i Bystrzycy Nadwórniańskiej. Obie po połączeniu w Bystrzycę uchodzą również do Dniestru 10 km dalej. Nieduża odległość obu miast od Dniestru najwyraźniej nie jest przypadkowa. Nie wykluczała zapewne możliwości korzystania z wodnego szlaku tej rzeki przez ich mieszkańców. W takim przypadku ewentualna transportowa rola

rzek płynących przez te miasta nie byłaby taka ważna. Specyficzna sytuacja morfologiczna doliny Dniestru na tym odcinku – wąskie dno i strome, wysokie zbocza – nie dawały szans na podobnie nieskrępowany rozwój przestrzenny osadnictwa nad samym Dniestrem, jaki był możliwy na płaskich, wyrównanych terenach położonych dalej na południu. Tłumaczyłoby to fizyczne „odsunięcie się” obu tych ośrodków od Dniestru, które mogły, mimo to, z jego bliskości korzystać.

Warto też zwrócić uwagę na fakt, że niedaleko od ujścia Łomnicy do Dniestru leży nad Dniestrem Halicz, którego część funkcji w regionie przez dwa ostatnie okresy, przejął właśnie niedaleki Kałusz. Wspomniany wyżej, a tak niekorzystny dla rozwoju osadnictwa, charakter doliny Dniestru mógł też w pewnym stopniu przyczynić się do późniejszego upadku Halicza.

Innym znaczącym miastem leżącym nad stosunkowo niedużą rzeką jest Użhorod. Rzeka Uż, nad którą się rozwinął, łączy się z systemem Cisy już poza granicami Ukrainy. Obronne położenie Użhorodu na granicy przedgórze i równinnej Niziny Zakarpackiej nie wykluczało jednak możliwości łatwego docierania do bogatej w wodę Cisy oddalonej od Użhorodu zaledwie o 10 km. Natomiast odsunięcie się miasta od jej doliny chroniło je przed częstymi powodziąmi.

Tak więc, duże miasta z pozoru nie zawdzięczające swego sukcesu rozwojowego rzekom, mogły być może, korzystać z dużych rzek przepływających w pobliżu, z którymi łączyły je mniejsze cieki, nad którymi leżały bezpośrednio.

W okresie pierwszym miasta nad Cisą powstały jedynie nad jej odcinkiem o największych przepływach. Są to zarazem wszystkie istniejące do dziś ośrodki nad tym odcinkiem rzeki. Tak więc wydaje się, że już na samym początku formowania się osadnictwa miejskiego na badanym obszarze człowiek wykorzystał potencjalnie najlepsze lokalizacje nad tą rzeką. Podobna sytuacja miała wówczas miejsce nad Prutem. Z czterech ośrodków istniejących nad tą rzeką w pierwszym okresie, trzy także leżą nad odcinkiem o największych przepływach. Z kolei, nad odcinkiem Dniestru o największym przepływie (pow. 100 m³/s) powstał tylko jeden ośrodek, ale za to bardzo znaczący - Halicz (Lechowicz 2003).

Pozostałe ośrodki nad Dniestrem i Cisą powstały w II okresie. W kolejnych okresach ich liczebność nie zmieniała się (tab. 1). Wydaje się, iż najlepsze lokalizacje zostały już wykorzystane wcześniej (Lechowicz 2003).

Nad Prutem, który charakteryzuje się nieco mniejszymi przepływami, większość ośrodków powstało w dwóch początkowych okresach. W IV okresie w związku z rozwojem ośrodków wypoczynkowo-uzdrowiskowych w górnym biegu tej rzeki powstały jeszcze trzy ośrodki (Delatyn, Jaremcze i Worochta) (Lechowicz 2003).

Podsumowując te rozważania, stwierdzono, że trzy główne rzeki ukraińskiej części Karpat: Dniestr, Cisa i Prut obejmują razem około 18% długości wszystkich rzek badanego obszaru (każda z nich po około 6%). Natomiast skupia się nad nimi łącznie więcej miast. Nad Cisą i Prutem występuje obecnie po 13% liczby wszystkich miast całego badanego terenu, a jedynie 5% nad Dniestrem (tab. 1). Przez wszystkie badane okresy udział ośrodków położonych nad tymi trzema rzekami wynosił łącznie około 30%, ale w pierwszym okresie wskaźnik ten jest najwyż-

Tabela 1. Miasta nad Dniestrem, Cisą i Prutem w kolejnych okresach historycznych
Table 1. City on the Dniester, Tisza and Pruth in the following historical periods

Rzeka River	Liczba miast karpaccich w kolejnych okresach historycznych Number of Carpathian cities in the following historical periods				
	(IX w.-1349)	(1349-1648)	(1648-1772)	(1772-1945)	(1945-1991)
Dniestr	2	5	5	5	5
Cisa	7	12	12	12	12
Prut	4	9	9	12	12
3 rzeki [udział %]	38	31	30	31	31
wszystkie rzeki ogółem	34	84	88	95	95

Źródło: Lechowicz M., 2003, "Uwarunkowania przyrodnicze położenia miast w ukraińskiej części Karpat od średniowiecza do czasów współczesnych" – maszynopis.

szy, bo sięga nawet 38%. Wydaje się zatem, że wielkość badanych rzek mogła mieć rzeczywiście istotny wpływ na przebieg procesu osadniczego, szczególnie we wczesnym stadium rozwoju miast.

W sumie, rola rzek w procesie lokalizacji miast nad omawianymi rzekami wydaje się więc być, ogólnie biorąc, nader znacząca i jakkolwiek najsilniej zaznaczyła się ona w pierwszym badanym okresie, nie sposób odmówić podobnego znaczenia rzekom w okresach kolejnych.

DNIESTR, CISA I PRUT A RANGA MIAST UKRAIŃSKIEJ CZĘŚCI KARPAT

Podobnie jak w przypadku rozmieszczenia miast, można zauważyć wyraźne zależności w przypadku rangi (pozycji w regionie) miast nadrzecznych.

Znaczenie miast położonych nad odcinkami rzek o największych przepływach przez niemal cały badany wycinek dziejów (z wyjątkiem okresu ostatniego) było bardzo duże. Miasta te wydają się odgrywać szczególnie istotną rolę w okresie pierwszym. Należały do nich: Halicz, Jezupol i Żurawno położone nad Dniestrem oraz Chust, Korolevo, Vynohradiv i Vyłok – nad Cisą. Spośród nich wszystkich szczególnie dużą rolę w dwu pierwszych badanych okresach odgrywał Halicz. Drugim miastem o dużym znaczeniu już w okresie I (IX w.-1349) był Vynohradiv (węg. Sevlus), który swą wysoką rangę zachowywał nieprzerwanie do czasów współczesnych.

W okresie pierwszym właśnie w Haliczu nad Dniestrem znajdziemy siedziby książąt tych ziem i najwyższych władz kościelnych. Zasięg oddziaływania owych władz wykraczał więc daleko poza badany region. Równocześnie z Haliczem, w górnym biegu Dniestru, rozwijał się Stary Sambor, niewielki ośrodek z jednym

tylko kościółkiem. Po raz kolejny widać więc korelację wielkości ośrodka z wielkością rzeki nad którą jest położony (w tym wypadku niewielki jeszcze górny Dniestr).

W okresie drugim powstały nad Dniestrem kolejne nieliczne ośrodki, a więc znaczący dla całego regionu Sambor oraz dwa mniejsze: Jezupol i Żurawno.

Mimo ubóstwa liczebnego miast, należy podkreślić, że we wszystkich badanych okresach średni współczynnik rozwoju dla miast naddniestrzańskich jest wyraźnie wyższy od analogicznych wartości dla znacznie liczniejszych ośrodków położonych nad Cisą, czy Prutem (tab. 2). Fakt ten sugeruje istotną rolę Dniestru dla rozwoju wymienionych ośrodków. Zastanawiające jest również to, na co zwrócono uwagę już poprzednio, że jedynie w przypadku Dniestru miasta położone nad jego odcinkami o największych przepływach mają (z wyjątkiem okresu najstarszego) niższe wskaźniki rozwoju od miast położonych w górnym, mniej nawodnionym, jego biegu. Inaczej jest na Cisie i Prucie, gdzie występuje bardzo wyraźnie zaznaczona wprost proporcjonalna zależność: większy przepływ rzek = wyższy współczynnik rozwoju miast.

Sytuację tę w odniesieniu do ośrodków położonych nad Dniestrem należałoby chyba przypisać również wyjątkowemu charakterowi jego doliny, jej niewielkiej szerokości. Wysoki współczynnik rozwoju ($R=2,67$) dla ośrodków położonych nad jego odcinkiem o przepływie powyżej $100 \text{ m}^3/\text{s}$ w pierwszym okresie wiąże się z wysoką pozycją samotnej lokalizacji Halicza; w kolejnych okresach dołączają doń Żurawno i Jezupol, które będąc ośrodkami małymi obniżają średnią wartość współczynnika rozwoju miast dla tego odcinka rzeki. Datujący się od okresu III (1648-1772) schyłek Halicza wpływa na dalsze obniżanie się tej wartości. Funkcje Halicza przejęły prawdopodobnie Kałusz i Stanisławów (Iwano-Frankiwnsk).

PODSUMOWANIE

Nie sposób przecenić rolę dużych karpaccich rzek: Dniestru, Cisy i Prutu dla procesów lokalizacyjnych i rozwojowych miast badanego regionu. Nad tymi trzema rzekami obserwujemy bardzo dużą koncentrację ośrodków miejskich, szczególnie nad ich odcinkami o największym przepływie. Szereg z tych miast przeżywało długie okresy świetności, trwające przez kilka okresów historycznych. Niektóre z nich odgrywały różnych okresach rolę dominującą w całym badanym regionie. Pewna modyfikacja tych prawidłowości wiązała się z oddziaływaniem czynników geomorfologicznych, przede wszystkim z kształtem doliny rzecznej, co wydaje się szczególnie widoczne w przypadku Dniestru.

Tabela 2. Stopień rozwoju miast nad Dniestrem, Cisą i Prutem w kolejnych okresach historycznych.
Table 2 The degree of development of cities on the Dniester, Tisza and Pruth in the following historical periods.

Wielkość przepływów <i>Discharges</i> [m ³ /s]	Współczynnik pozycji miasta w regionie [R]* (wartość średnia) <i>Factor of the city's position in the region [R] (mean value)</i>														
	(IXw.-1349)			(1349-1648)			(1648-1772)			(1772-1945)			(1945-1991)		
	D**	C**	P**	D	C	P	D	C	P	D	C	P	D	C	P
powyżej 100	2,67	1,96	-	2,17	1,83	-	1,84	1,75	-	1,67	2,04	-	1,33	1,88	-
50-100	-	1,67	1,17	-	1,67	1,54	-	1,63	1,46	-	1,87	1,99	-	1,38	2,06
40-50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30-40	1,17	-	1,00	2,93	1,33	1,00	2,59	1,39	1,17	2,34	1,61	1,61	2,13	1,33	1,08
20-30	-	-	-	-	1,17	-	-	1,17	-	-	1,67	-	-	1,25	-
poniżej 20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,67	-	-	1,25
średnio	1,92	1,82	1,09	2,55	1,5	1,27	2,22	1,49	1,32	2,01	1,80	1,76	1,73	1,46	1,46

** D – Dniestr, C – Cisa, P – Prut

Źródło: Lechowicz M., 2003, "Uwarunkowania przyrodnicze położenia miast w ukraińskiej części Karpat od średniowiecza do czasów współczesnych" – maszynopis.

Literatura

- Atlas Historyczny Polski, 1985, PPWK, Warszawa-Wrocław.
- Atlas Ukraina, 1996, NWP „Kartografija”, Kyjiv.
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*, PWE, Warszawa.
- Janiszewski M., 1991, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Wyd. Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Kłoczowski J. (red.) 2000, *Historia Europy Środkowo-Wschodniej*, Instytut Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin.
- Lechowicz M., 2003, Uwarunkowania przyrodnicze położenia miast w ukraińskiej części Karpat od średniowiecza do czasów współczesnych – maszynopis.
- Lechowicz M., 2008, „Rzeka, morze czy ląd – drogi Polaków na południe Ukrainy” w „Poiliaki na piwdni Ukrainy – Istorija ta sogo diennia” seria „Ukraina: istorija i suszczasnist”, tom 1, Rzeszów-Kijów-Mikołajew, 73-79.
- Malicki A., 1937, Położenie geograficzne miast na Nadbużu, *Czasopismo Geograficzne*, 15, z. 1, 18-42.
- Ossendowski F.A., 1990, *Huculszczyzna*, Wyd. Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Wrocław.
- Pertek J., 1957, *Polacy na szlakach morskich świata*, Wyd. Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Gdańsk.
- Piskozub A., 2001, *Rzeki w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń
- Romer E., 1901, *Rola rzek w historii i geografii narodów*, Lwów, nakładem Autora.
- Skwarczyński J., 1926, *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, w: *Inżynier Kolejowy*, nr 8-9.
- Tyszkiewicz J., 1991, Średniowieczne miasto polskie jako środowisko ekologiczne, [w:] A. Wyrobisz i M. Tymowski (red.) *Czas, przestrzeń, praca w dawnych miastach*, PWN, Warszawa.
- Zaborski B., Wrzosek A., 1937, *Antropogeografia. Wielka Geografia powszechna*, T. 3, Trzaska, Evert i Michalski, Warszawa.

Summary

The article shows the importance of the river system to the location and development of cities. The analysis includes only selected, major rivers, which are less than 50 km in length. Strong localization relationship towns to the network river is shown in the study area at first glance, because only four cities under consideration does not lie on rivers.

Three major rivers of the Ukrainian Carpathians: the Dniester, the Tisza and the Prut play the particular role. Together comprise about 18% of the length of all the rivers of the study area (each approximately 6%), and focuses on them, including proportionally more cities. Over the river Tisza and the Prut is currently at 13% of all the cities throughout the investigated area, and only 5% on the Dniester. The to-

tal number of cities in the area of research grew by approximately 30% through all the separate historical periods. In the first period the rate is highest, as high as 38%. It seems, therefore, that the size of the surveyed rivers could have a significant impact on the actual process of settlement, especially in the early stages of urban development.

Like the location of cities, it can be seen clearly in case of the rank (position in the region) riverside cities. Despite the numerical urban poverty, it should be stressed that all the periods covered by the average rate of development for cities on the Dniester is significantly higher than for the much more numerous centers bordering the Tisza, or Prut. This suggests an important role of the Dniester for the development of these centers. It is also intriguing that only in the case of the Dniester town situated on the sections with the largest flows are (except for the period of the oldest), lower rates of development of cities located in the upper, less hydrated, his gear. Otherwise it is on the Tisza and Prut, where there is very clearly marked proportional relationship: a greater flow of rivers = higher ratio of urban development.

It should be emphasized that the role of large Carpathian rivers Dniester, Prut and Tisza for the localization process and development of test cities of the region can not be overstated. It is on these three rivers are seeing very high concentration of urban centers, especially over their sections with the highest flow. A number of these cities experienced long periods of splendor, lasting for several periods. Some also played a dominant role during certain periods vary throughout the region.