

The background of the entire page is a detailed, light teal-colored line drawing of a city street grid and building footprints. The lines are thin and create a complex, maze-like pattern. In the upper left, there is a dark teal rectangular box containing the text 'Jagoda Guz'.

Jagoda Guz

***Ścieżki
rozwoju miast
województwa
tódzkiego***

*Ścieżki
rozwoju miast
województwa
łódzkiego*



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Jagoda Guz

*Ścieżki
rozwoju miast
województwa
łódzkiego*

Jagoda Guz – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska
90-255 Łódź, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 3/5

RECENZENT

Wanda Maria Gaczek

REDAKTOR INICJUJĄCY

Iwona Gos

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Ewa Siwińska

SKŁAD I ŁAMANIE

Munda – Maciej Torz

PROJEKT OKŁADKI

Katarzyna Turkowska

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/Rawng

© Copyright by Jagoda Guz, Łódź 2018

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2018

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.08355.17.0.M

Ark. wyd. 13,0; ark. druk. 12,75

ISBN 978-83-8142-110-2

e-ISBN 978-83-8142-111-9

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl
tel. (42) 665 58 63

SPIS TREŚCI

WSTĘP	7
1. ZAŁOŻENIA TEORETYCZNE	9
1.1. Problematyka badawcza i zakres merytoryczny pracy	9
1.2. Przegląd literatury i wyjaśnienie podstawowych pojęć	12
1.3. Metody badań i źródła danych	18
1.3.1. Początek ścieżki rozwoju	19
1.3.2. Ścieżki rozwoju do 1793 r.	20
1.3.3. Ścieżki rozwoju w latach 1793–1945	21
1.3.4. Ścieżki rozwoju w latach 1945–2011	22
1.3.5. Analiza położenia do 1793 r.	28
1.3.6. Analiza położenia w latach 1793–1945	29
1.3.7. Analiza położenia w latach 1945–2011	29
1.3.8. Analiza rozwoju demograficznego (lata 1793–1945 i 1945–2011)	29
1.4. Teoria zależności od ścieżki	33
1.4.1. Geneza teorii zależności od ścieżki – wyjaśnienie zmian technologicznych	33
1.4.2. Teoria zależności od ścieżki w naukach społecznych	35
1.4.3. Teoria zależności od ścieżki w geografii	37
2. MIASTA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DO ROKU 1945	41
2.1. Geneza miast	41
2.1.1. Miasta przedindustrialne	46
2.1.2. Miasta przemysłowe	50
2.2. Ścieżki rozwoju miast do 1793 r.	51
2.3. Uprzemysłowienie miast województwa łódzkiego (1793–1945)	54
2.3.1. Charakterystyka procesów industrializacji	54
2.3.2. Nieprzemysłowe podstawy rozwoju gospodarczego	60
2.3.3. Przemiany demograficzne	62
2.4. Ścieżki rozwoju miast w latach 1793–1945	68

6 Spis treści

3. DEMOGRAFICZNO-SPOŁECZNE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	71
3.1. Przemiany ludnościowe	71
3.2. Ewolucja wyposażenia instytucjonalnego	80
4. GOSPODARCZE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	87
4.1. Gospodarka miast w latach 1945–1989	87
4.2. Miasta jako ośrodki zatrudnienia po 1989 r.	93
4.3. Działalność podmiotów gospodarczych w 2011 r.	99
5. FUNKCJE ADMINISTRACYJNE I POŁOŻENIE JAKO PODSTAWA ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	107
5.1. Funkcje administracyjne w rozwoju miast	107
5.2. Zmiany granic administracyjnych	111
5.3. Lokalizacja jako podstawa rozwoju miast	115
6. TYPOLOGIA ŚCIEŻEK ROZWOJU MIAST WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO	119
6.1. Ścieżki proste	119
6.2. Ścieżki złożone	121
6.3. Ścieżki wielokrotnie złożone	124
PODSUMOWANIE	129
BIBLIOGRAFIA	135
SPIS RYSUNKÓW	155
SPIS TABEL	157
ZAŁĄCZNIK 1	159
ZAŁĄCZNIK 2	171

WSTĘP

Problematyka rozwoju miast, przemian sieci miejskiej i ich uwarunkowań jawi się jako niezwykle istotna. Jest to zagadnienie niezwykle szerokie, znajdujące się w kręgu zainteresowań wielu dyscyplin naukowych. Mimo że było tematem wielu opracowań zarówno teoretycznych, jak i empirycznych nadal jest przedmiotem ożywionej dyskusji badaczy. Jest to związane ze stale zmieniającą się sytuacją gospodarczą, polityczną i społeczną, która wpływa na rozwój miast i jego czynniki.

W pracy podjęto próbę identyfikacji uwarunkowań rozwoju miast w ujęciu dynamicznym. Poznanie współczesnego miasta oraz czynników je kształtujących wymaga odwołania się do jego historii, jak bowiem pisał George (1956, s. 35), „miasto jest jednocześnie zjawiskiem historycznym i geograficznym w tym sensie, że jego forma jest kompromisem pomiędzy przeszłością i terażniejszością, natomiast treść społeczna i działalność jego mieszkańców znajdują się prawie całkowicie pod znakiem terażniejszości”. Oprócz odwołania do przeszłości w pracy uwzględnione zostały również czynniki lokalne – proces rozwoju miast oprócz wielu cech wspólnych ma również swoją specyfikę wynikającą z historii, tradycji, kultury, zmian społecznych, politycznych czy gospodarczych o charakterze lokalnym.

Przedmiotem badań przedstawionych w niniejszej pracy były miasta województwa łódzkiego, a podmiotem – ścieżki rozwoju tych miast. Wyznaczono dwa cele: 1) prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r. oraz 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój. Przyjęte w pracy hipotezy zakładały, że 1) rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto, tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju) oraz 2) głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni. Praca powstała na podstawie danych wtórnych (GUS, monografie, opracowania historyczne). Ścieżki rozwoju badanych miast analizowano w trzech okresach: do 1793 r., 1793–1945 i 1945–2011. Dla dwóch pierwszych okresów ścieżki rozwoju wyznaczono, opierając się na monografiach i opracowaniach historycznych badanych miast. Dla lat 1945–2011

podstawą do określenia ścieżek rozwoju była analiza danych statystycznych charakteryzujących miasta w trzech kategoriach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej. Wpływ położenia na rozwój miasta również analizowano w trzech okresach. Dla okresu do 1793 r. odniesiono się do lokalizacji miast względem szlaków handlowych, dla lat 1793–1945 – względem linii kolejowych, a dla lat 1945–2011 – względem autostrad i dróg szybkiego ruchu.

W pracy nawiązano do teorii zależności od ścieżki (*path dependence theory*), której głównym założeniem jest zwrócenie uwagi na znaczenie historii i powiązanie kluczowych decyzji podjętych w przeszłości ze stanem aktualnym oraz przyszłym. Teoria powstała w latach 80. XX w. na gruncie ekonomii ewolucyjnej, zyskała również popularność w naukach społecznych, m.in. w socjologii, naukach politycznych oraz geografii ekonomicznej. Znalazła zastosowanie w wyjaśnianiu dynamicznych procesów ekonomicznych, społecznych czy przestrzennych, o charakterze przypadkowym, które są nieodwracalne lub trudne do zmiany. Koncepcja jest także wykorzystywana do wyjaśnienia wyników nietypowych, które nie są zgodne z przewidywaniami ogólnie przyjętych teorii. W geografii teoria posłużyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji działalności gospodarczej w przestrzeni oraz mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych, tj. miast, regionów.

Praca składa się z sześciu części. W pierwszej omówione zostały zagadnienia teoretyczne. Rozdział drugi ma charakter analizy historycznej i zaprezentowano w nim rozwój badanych miast od momentu ich powstania do 1945 r. Kolejne trzy części pracy (rozdziały 3–5) poświęcono uwarunkowaniom rozwoju badanych jednostek w latach 1946–2011. Były to czynniki o charakterze (odpowiednio): społecznym, gospodarczym i administracyjnym. Rozdział szósty to swojego rodzaju podsumowanie całej pracy. Przedstawiono w nim typologię ścieżek rozwoju badanych miast. Pracę kończy podsumowanie, w którym m.in. wskazano kierunki dalszego rozwoju wybranych miast.

1. ZAŁOŻENIA TEORETYCZNE

1.1. Problematyka badawcza i zakres merytoryczny pracy

Rozwój miast w Polsce aż do początków XX w. pozostawał pod wpływem polskiej kultury o charakterze szlachecko-ziemiańskim. Główne ogniwa sieci osadniczej Polski zostały uformowane w okresie średniowiecza. O powstaniu i rozmieszczeniu pierwszych grodów/miast decydował czynnik fizjograficzny (ośrodki lokalizowane były w miejscach obronnych lub przy naturalnych szlakach komunikacyjnych – rzekach). Od II połowy XIII w. polskie miasta kształtowane były na wzór zachodni, miała miejsce lokacja na prawach miejskich. Ośrodki lokowane były głównie przy szlakach handlowych, a cała akcja kolonizacyjna miała na celu racjonalne zagospodarowanie terenu (Dziewoński 1947). W okresie od XIII do XV w. powstała lub uzyskała prawa miejskie większość miast w Polsce (554 jednostki; Szymańska 2007). Wprowadzenie instytucjonalnych barier ograniczających przemieszczanie się chłopów (pańszczyzna) w znaczący sposób zahamowało rozwój ludnościowy miast polskich. Był to efekt systemu polityczno-społecznego ukształtowanego przez szlachtę, tradycyjnie związaną ze wsią, a do mieszczaństwa odnoszącą się w sposób niechętny (Dziewoński 1947, Węclawowicz 2003).

Problemy gospodarcze, klęski wojenne i ostatecznie zabory przyczyniły się do znacznej ruralizacji społeczeństwa polskiego. W 1842 r. w miastach polskich żyło jedynie 20% ludności, podczas gdy w I połowie XVI w. wskaźnik ten wynosił 25% (Szymańska 2007). Początek XIX w. był w Europie okresem szybkiego rozwoju gospodarczego i ludnościowego miast. Jednak zaniedbane i zapóźnione polskie miasta nie były przygotowane na demograficzny *boom* związany z industrializacją i nie były w stanie przyjąć nadwyżek ludnościowych.

Intensywny rozwój przemysłu na terenie Polski w XIX w. przyczynił się zarówno do powstania wielu nowych miast (m.in. Aleksandrów Łódzki, Zduńska Wola), jak i rozbudowania wielu już istniejących (m.in. Łódź, Zgierz). Demograficzny rozwój miast dodatkowo spotęgowało uwłaszczenie chłopów

(Dziwoński 1947, Węclawowicz 2003). Pierwszy spis powszechny w odrodzonej Polsce (1921) wykazał, że w miastach żyło jedynie 24,6% ludności. Próby zatarcia różnic w rozwoju gospodarczym kraju poprzez industrializację nie powiodły się i tuż przed wybuchem II wojny światowej wskaźnik urbanizacji demograficznej wynosił tylko 30%. Dopiero koniec wojny i wprowadzenie ustroju socjalistycznego przyczyniły się do rozwoju miast. Ukształtowanie wizji życia miejskiego jako symbolu awansu społecznego, postępu i poprawy warunków życia połączone z forsownym uprzemysłowieniem miast spowodowały ich szybki rozwój (Gawryszewski 2005). Właściwie przez cały okres PRL rozwój miast uzależniony był od procesów industrializacji, a pojęcie miasta socjalistycznego ściśle związane było z pojęciem miasta przemysłowego (Węclawowicz 2003). Transformacja ustrojowa zapoczątkowana w 1989 r. pozwoliła polskim miastom powrócić do „tradycyjnych” czynników rozwoju – wolnego rynku, renty gruntowej.

Przedstawiony skrócony rys rozwoju sieci miejskiej w Polsce nasuwa pytanie, czy proces ów był jednakowy na terenie całego kraju? Czy czynniki rozwoju były takie same dla wszystkich polskich miast? Odpowiedź na to pytanie jest prosta: zapewne nie. Powstanie i rozwój miasta jest bowiem konsekwencją działania licznych i bardzo zróżnicowanych czynników. Ewolucja miast poszczególnych państw czy regionów, poza wieloma cechami wspólnymi, posiada także swoją specyfikę. Proces kształtowania ośrodków miejskich jest odzwierciedlaniem lokalnej historii, tradycji, zmian społecznych, politycznych czy gospodarczych, a warunki te wykazują przestrzenne zróżnicowanie.

Województwo łódzkie po raz pierwszy na mapie Polski pojawiło się w 1919 r. Jednak historia jego ziem sięga X w. Tereny obecnie tworzące województwo łódzkie przez wiele wieków funkcjonowały jako obszar stykowy trzech historycznych prowincji Polski – Wielkopolski, Małopolski i Mazowsza. W okresie średniowiecza istniały tu cztery duże jednostki administracyjne – województwa: łęczyckie, sieradzkie, rawskie oraz ziemia wieluńska. Podstawowym źródłem dochodu tych terenów była gospodarka leśna oraz rolnictwo. Powstało pięć głównych centrów miejskich: Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Rawa Mazowiecka i Sieradz. Wiek XIX zastał ten obszar bez wykształconego jednolitego systemu osadniczego. Funkcjonujące średniowieczne ośrodki miejskie były organizatorami jedynie lokalnych sieci osadniczych. Nastanie XIX w., wieku rewolucyjnych zmian, w bardzo znaczący sposób wpłynęło na rozwój tego obszaru. Industrializacja nie objęła ukształtowanych historycznie ośrodków władzy i zarządzania, a zakłady przemysłowe lokalizowane były w miastach powstałych na surowym korzeniu. Proces uprzemysłowienia był najważniejszym czynnikiem kształtującym tutejszą sieć osadniczą (Liszewski 1989).

Dynamiczny rozwój Łodzi, która w tym czasie wyrosła na drugie miasto w Polsce, spowodował reorganizację wytworzonego w XIV–XV w. podziału admini-

stracyjno-terytorialnego. Już na przełomie XIX i XX w., w czasie zaboru rosyjskiego, pojawiły się plany utworzenia guberni łódzkiej. Władze gubernialne miały być przeniesione do Łodzi z Kalisza lub Piotrkowa Trybunalskiego. Jednak protesty władz i społeczeństw tychże miast, a następnie wybuch I wojny światowej zniweczyły te plany. Należy jednak podkreślić, że już w tym okresie Łódź był wyróżniającym się ośrodkiem gospodarczym i ludnościowym na terenie środkowej Polski i była czynnikiem integrującym okoliczne ziemie (Liszewski 1989, Walicki 2009). Koniec I wojny światowej i odrodzenie państwa polskiego spowodowały rozpoczęcie procesu tworzenia nowych struktur administracyjnych. Będąc drugim co do wielkości miastem w Polsce, Łódź po raz pierwszy w historii uzyskała rangę ośrodka administracyjnego i w 1919 r. została stolicą województwa łódzkiego.

Obecną sieć osadniczą województwa łódzkiego tworzą więc zarówno miasta stare, o rodowodzie średniowiecznym, jak Łęczyca czy Piotrków Trybunalski, jak i miasta młode, niespełna dwustuletnie jak Konstantynów Łódzki czy Ozorków. Tak specyficzny sposób powstania i ukształtowania sieci osadniczej województwa łódzkiego rodzi szereg pytań: jakie czynniki rządziły rozwojem poszczególnych jednostek osadniczych? Czy można wskazać wspólne czynniki rozwoju miast w tak ukształtowanej sieci miejskiej? Jaki wpływ na rozwój miasta miało jego położenie/lokalizacja? Jak dalece obecny rozwój miast jest zdeterminowany przez czynniki historyczne? Jakie są ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego?

Zaprezentowana problematyka pozwoliła na sformułowanie następujących hipotez:

1. Rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju).
2. Głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni.

Przedmiotem badań pracy są 43 miasta tworzące sieć miejską województwa łódzkiego (jednostki osadnicze posiadające prawa miejskie 1 stycznia 2011 r.). Z badań zostało wyłączone miasto wojewódzkie – Łódź¹. Podmiotem pracy są ścieżki rozwoju badanych miast województwa łódzkiego (poza Łodzią). Do celów pracy zaliczono:

- 1) prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r.;
- 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój.

1 Łódź znacznie odstawała od pozostałych badanych jednostek ze względu na przyjęte w pracy statystyki i mierniki, chociażby pod względem liczby ludności – Łódź jest blisko 10-krotnie większa od drugiego, największego miasta województwa Piotrkowa Trybunalskiego, a ponad 350 razy większa od najmniejszego – Szadku. Zdaniem autorki, przypuszczalna złożoność ścieżki rozwoju Łodzi mogłaby stanowić temat osobnej pracy.

1.2. Przegląd literatury i wyjaśnienie podstawowych pojęć

Zagadnieniom sieci osadniczej poświęcono w literaturze geograficznej wiele miejsca. Jak twierdzi Brunet (1996, za Jażdżewska 2008a, s. 8), „idea sieci jest bardzo stara, sieć jest zawsze modna w geografii”. Podstawowe nurty badawcze zmieniały się wraz ze zmianą paradygmatu geografii społeczno-ekonomicznej oraz rozwoju teorii sieci osadniczej (Biderman 1994, s. 201).

W Polsce studia nad siecią osadniczą rozpoczęły się w dwudziestoleciu międzywojennym. Opracowania poświęcone były przede wszystkim genezie i rozmieszczeniu jednostek osadniczych. Do znaczących prac tego okresu należy studium rozwoju miast na kuli ziemskiej w latach 1875–1925 Mękarskiej (1934). Znacznie częściej podejmowana była tematyka regionalnych sieci osadniczych, były to m.in. opracowania Męcińskiego (1924) dotyczące obszaru południowej Polski, Malickiego (1937) – dorzecza Bugu, Ormickiego (1938) – województwa białostockiego, Rewińskiej (1938) – województwa wileńskiego. Publikacje Rewińskiej (1935), Gorzuchowskiego (1936) i Uhorczaka (1937) omawiały sieć osadniczą całego kraju. Na uwagę zasługują także prace Uhorczaka (1932) i Zierhoffera (1934) o stopniu skupienia i rozproszenia w osadnictwie. Były to jedne z pierwszych prac teoretycznych, wykorzystujących metody ilościowe (Biderman 1994, Jażdżewska 2008a).

Po 1945 r. badania nad siecią osadniczą prowadzone były praktycznie we wszystkich polskich ośrodkach geograficznych (krakowskim, łódzkim, opolskim, poznańskim, toruńskim, śląskim, warszawskim i wrocławskim). Biderman (1994, s. 206) wskazał cztery główne kierunki w studiach sieci osadniczej:

- badania nad przemianami sieci osadniczej;
- badania strukturalno-funkcjonalne oraz dotyczące hierarchii sieci osadniczej;
- analiza rozkładu przestrzennego sieci osadniczej;
- kompleksowe badania sieci osadniczej.

Problematyka pracy wpisuje się w dwa z wymienionych kierunków badawczych – przemiany sieci osadniczej oraz jej kompleksowe badania.

Niewiele prac poświęconych sieci osadniczej miało charakter teoretyczny. Do takich można zliczyć opracowanie Andrzejewskiego, Dziewońskiego i Malisza (1971), w którym omówiono rolę miasta i sieci osadniczej w regionie. Przeglądu teorii związanych z powstaniem i rozwojem sieci osadniczej dokonał Dziewoński (1956, 1972). W pracy Jerczyńskiego (1977a) podjęto próbę modyfikacji niektórych założeń teorii i modeli sieci osadniczej. Publikacja Korcellego (2005) poświęcona była związkom pomiędzy policentrycznością a przemianami sieci miast. Rolę małych miast w rozwoju systemu osadniczego zaprezentował Kusiński (1993) i Jażdżewska (2007b), a rolę nowych miast – Szymańska (1996). W bada-

niach sieci osadniczej stosowano również metody ilościowe. Do prac z tego zakresu można zaliczyć publikacje Jażdżewskiej (2006c, 2008a), Kostrubca (1971), Miszewskiej (1976). Podejmowane były również próby prognozowania zmian osadnictwa miejskiego w Polsce, m.in. w opracowaniach Dziewońskiego (1969, 1971b), Hermana i Eberharda (1972), Malisza (1971), Liszewskiego (1994).

Rozwojowi i przemianom sieci osadniczej Polski poświęcone były prace Dziewońskiego (1947, 1964), Eberharda (1984), Jażdżewskiej (2006a, 2007a), Jerczyńskiego (1977b), Korcellego (1997), Krzysztofika (2005, 2009), Spodara (1981) i Szymytkie (2003). Podejmowane były również próby określenia wpływu różnych czynników na rozwój sieci osadniczej. Badano związki pomiędzy zmianami sieci osadniczej a przemysłem (Ciok 1990, Straszewicz 1970), rozwojem ludnościowym (Dangel 1965, 1968), migracjami (Dziewoński 1977, 1981).

Dużo miejsca zajęły także studia nad siecią osadniczą w ujęciu regionalnym i lokalnym, wykonywane najczęściej dla województw lub innych jednostek terytorialnych. Szeroko omawiana była sieć osadnicza regionu łódzkiego. Można tu wymienić publikacje Dylika (1948), Jażdżewskiej (1999, 2000, 2001), Kuleszy i Kotera (1998), Michalskiego i Sobczyńskiego (2000), Suliborskiego (2001, 2002) i Walkiewicz (2002). W publikacjach Liszewskiego (1987, 1989, 2010) prezentowana była sieć osadnicza miejskiego regionu łódzkiego. Kozłowska (1965) swoje studia poświęciła sieci ośrodków powiatu brzezińskiego, Kotlicka (1976) powiatu bełchatowskiego, a Suliborski (1994) województwa piotrkowskiego. Analizie poddawane były także sieci osadnicze Dolnego Śląska i Sudetów (Bagiński 2004, Borcz, Niedźwiecka-Filipiak 2000, Ciok 1994, Łoboda 1993, Miszewska 1995, Werwicki 1967, Zagożdżon 1974), Górnego Śląska (Horing 1954, Podleśny 1979, Rajman 1970), Małopolski (Górka 1988), Mazowsza i Kujaw (Kiełczewska-Zaleska 1974, Szymańska 1992), Opolszczyzny (Heffner 1986, Jakubowicz 1971, Kostrubiec 1971, Miszewska 1975, Rajman 1986), Pomorza i Polski Północnej (Biderman 1967, Drobek i Heffner 1996, Konecka-Szydłowska i Matykowski 2008, Kosiński 1962) i Wielkopolski (Maik 1976, Papiewska-Rogalewska 1961, Zajchowska 1953).

Badania nad zależnościami między rozmieszczeniem i ewolucją osadnictwa a środowiskiem przyrodniczym prowadził m.in. Dylík (1948) i Janiszewski (1991). Przemiany osadnictwa miejskiego w odniesieniu do sieci hydrograficznej badali Dobrowolska (1985), Kiełczewska-Zaleska (1948), Lamprecht (2001), Liszewski (1995), Wrzosek (1976).

Należy również wspomnieć o publikacjach podejmujących zagadnienia sieci osadniczych powstałych i funkcjonujących w przeszłości. Problematykę tę w swoich badaniach podejmowali zarówno historycy, jak i geografowie, m.in.: Aleksandrowicz (1964, 1970, 1980), Biskup (1980), Dylík (1948), Jażdżewska (2006b), Jelonek (1963, 1967), Kulesza (1994, 1996, 2001), Lalik (1976), Litterer (1952), Łach (1996), Młynarska-Kaletynowa (1980), Samsonowicz (1980), Wiesiołowski (1980), Wyrozumiański (1980).

Najprościej sieć osadniczą można zdefiniować jako zespół osad oraz połączeń pomiędzy nimi. Pojęcie sieci osadniczej ewoluowało i przekształciło się w pojęcie sieci/systemu miast. Sieć miejska nie jest pojęciem jednoznacznym i, jak zauważyła Jażdżewska (2008a, s. 7), w zależności od celu badań akcentowane są różne jej elementy.

Dość ogólną definicję sieci osadniczej przedstawił Dziewoński (1990, s. 139), zgodnie z którą „pojęcie sieci osadniczej jest oparte na organizacji osadnictwa przez podział przestrzeni społeczno-gospodarczej między poszczególne jednostki osadnicze”. Równie mało precyzyjnie sieć osadniczą określił Sokołowski (2006). Zdaniem tego badacza, sieć osadnicza to „rozmieszczenie jednostek osadniczych w przestrzeni geograficznej, jak i wielkość tych jednostek” (s. 66). Zarówno Dziewoński, jak i Sokołowski nie wskazali na żadne współzależności czy powiązania pomiędzy jednostkami tworzącymi sieć osadniczą. Jednak według wielu autorów właśnie te połączenia, powiązania osiedli są istotą sieci osadniczej. Zdaniem Kotera i Kuleszy (1998, s. 17), z samego pojęcia sieci wynika, że „sieć miast składa się [...] z nierozłącznie ze sobą powiązanych linii i węzłów. Liniami są szlaki komunikacyjne, węzłami zaś miasta powstające z reguły w miejscach skrzyżowania dróg”. Maik (1992, s. 94) pojęciem sieci osadniczej określił „zbiór izolowanych od siebie osiedli, które są współzależne w swym rozmieszczeniu, wielkości i funkcjach”. Autor ten założył, że rozmieszczenie osiedli jest funkcją ich wielkości, a jednostki takiej samej wielkości spełniają te same role (społeczne i gospodarcze). Zdaniem Kusińskiego (1993, s. 50), „sieć osadnicza kształtuje się jako rezultat rozmieszczenia na jakimś terytorium wszystkich osiedli, występujących w określonym uporządkowaniu [...] i podziale na rodzaje klasy (miasta i wsie z uwzględnieniem ich wielkości oraz różnego rodzaju powiązania istniejące między osiedlami”.

Sieć miejska jest pojęciem nieco węższym niż sieć osadnicza. Główna różnica dotyczy rodzaju jednostek osadniczych (sieć miejską tworzą jedynie miasta). Szymańska (2009, s. 429) sieci miast definiuje jako „wysoko zurbanizowane strefy, przyjmujące formę kilku-kilkunastu większych i mniejszych miast połączonych sprawnie działającymi wydajnymi połączeniami, oddzielone od obszarów wiejskich”.

W pracy przyjęto rozumienie sieci miejskiej zaproponowane przez Jażdżewską (2008a, s. 10) – „miejska sieć osadnicza to zbiór miast (węzłów), położonych w przestrzeni geograficznej, oraz ich połączeń (linii), rozumianych głównie jako szlaki komunikacyjne: lądowe (drogowe, kolejowe), wodne (morskie, śródlądowe), powietrzne, a także powiązania finansowe, biznesowe, militarne, społeczne, kulturalne, religijne. Przedmiotem badań miejskiej sieci osadniczej mogą być zarówno węzły, jak i linie, a także obydwie te elementy równocześnie”. W pracy przyjęto definicję Jażdżewskiej (2008a), a zbadane zostały węzły miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego.

Zdefiniowanie, czym jest miasto, to zadanie bardzo trudne i, jak podkreśla wielu badaczy, wręcz niemożliwe (Chabot 1971, Maik 1992, Węclawowicz 2007, Szy-

mańska 2009). Wyobrażenie miasta zmienia się wraz z upływem czasu zależnie od sytuacji globalnej i regionalnej, a pojęcie to jest uwarunkowane historycznie i przestrzennie (Maik 1992, Liszewski 2000).

Pierwsze prace nowożytne podejmujące próby określenia, czym jest miasto, powstały na przełomie XIX i XX w. (Szymańska 2009). Ratzel, określając w końcu XIX w. ramy geografii człowieka, miastem nazwał „trwałe zagęszczenie ludzi i siedzib ludzkich, obejmujące znaczny obszar i położone w centralnym punkcie większych dróg komunikacyjnych” (za Beaujeu-Garnier, Chabot 1971, s. 30). W *Antropogeografii* wskazał trzy wyróżniki miasta: specjalny rodzaj działalności zawodowej, koncentracja domów mieszkalnych, pewne minimum mieszkańców. Definicja ta powstała w okresie przedprzemysłowym, kiedy specjalną działalnością zawodową był handel. W podobnym duchu miasto określił Wagner (1923, za Beaujeu-Garnier, Chabot 1971, s. 30) – „miasto to punkty, w których koncentruje się działalność handlowa ludzi”. Richthofen (1908, za Maik 1992, s. 14) miasto definiował jako „skupisko ludzi, dla których źródłem normalnych środków utrzymania jest koncentracja rodzajów pracy nie związanych z rolnictwem – przede wszystkim handlu i przemysłu”. Podobne stanowisko zajmował Christaller, który za działalności typowo miejskie uznał handel, administrację i rzemiosło (Maik 1992). Vidal de la Blache, Brunhes i Defontaines za miasto uważali osiedle, w którym większość mieszkańców spędza przeważającą część swojego czasu. Definicja ta zwracała uwagę na koncentrację miejsc pracy i odnosiła się do pojęcia stylu życia (Maik 2000). George (1956, za Szymańska 2009) wskazał, że definicja miasta związana jest z jego rozmiarem, fizjonomią, stosunkiem do przejawów działalności rolniczej i przede wszystkim z jego własnymi funkcjami gospodarczymi. Z kolei Beaujeu-Garnier i Chabot (1971) nie podjęli próby jednoznacznego zdefiniowania miasta. Zdaniem tych autorów, za miasto można uznać taką jednostkę osadniczą, której mieszkańcy uważają się za mieszkańców miasta.

Pierwszą polską definicję miasta stworzył Gorzuchowski. Za miasto autor ten uważał „zespół zabudowań zajmujących w swym rozplanowaniu pewien obszar terenu, pozbawiony cech użytkowania rolniczego, który charakteryzuje przy tym znaczne skupienie ludności, czerpiącej swe środki egzystencji z różnorodnych gałęzi zatrudnienia” (za Kiełczewska-Zaleska 1972, s. 108). Bardziej wyczerpująco miasto zdefiniował Dziewoński (1956) jako „historycznie ukształtowany typ osiedla, wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności cząstkowej (lokalnej), skoncentrowanej na pewnym obszarze o odrębnej organizacji, uznanej i określonej prawnie oraz wytwarzającej w ramach swej działalności zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, którą uznać można za odrębny typ krajobrazu”. Kiełczewska-Zaleska natomiast (1972, s. 109) miastem nazwała „historycznie ukształtowane osiedle wielofunkcyjne, wyróżniające się większą koncentracją ludności i urządzeń trwałych od otaczających je osiedli wiejskich, rolniczych. Koncentracja ludności związana jest ze zbieżnością dróg, dlatego sieć miast ściśle wiąże się z siecią komunikacyjną”.

Chabot (Beaujeu-Garnier, Chabot 1971) twierdził, że miasta przybierają tak zróżnicowane formy, a ich granice są tak niewyraźne, że jedna ogólna definicja obejmująca wszystkie miasta nie istnieje. Proces różnicowania się form i zacierania granic pomiędzy wsią a miastem postępował w czasie i współcześnie równie trudno określić, czym jest miasto. Tę wielorakość form dzisiejszego miasta dobrze odzwierciedlił Sudjic (2017, s. 9), próbując odpowiedzieć na pytanie, co to jest miasto: „słowem »miasto« można dziś określić prawie wszystko, na przykład osadę w Nebrasce, liczącą niecałe 10 tysięcy mieszkańców i niemającą nic oprócz szeryfa, który reprezentuje władzę obywatelską, albo Tokio, z niemal 40-milionową populacją, strukturą miejską opartą na licznych okręgach wyborczych, z izbą parlamentu, gubernatorem, zarządczą prefektury zatrudniającym 250 tysięcy ludzi i wielomiliardowym budżetem”.

Problem ze zdefiniowaniem pojęcia „miasto” w sposób pośredni rozwiązano, wyróżniając kryteria jego identyfikacji, tzn.:

- 1) kryterium prawno-administracyjne (posiadanie przez daną jednostkę osadniczą praw miejskich),
- 2) kryterium statystyczne/ludnościowe (określona liczba mieszkańców),
- 3) kryterium funkcjonalne (miasto to jednostka, w której przeważa zatrudnienie w sektorach nierolniczych),
- 4) kryterium fizjonomiczne (dominuje miejski typ zabudowy, Maik 1992).

Szymańska (2009) wyróżniła jeszcze dwa kryteria identyfikacji miasta: infrastrukturalne (posiada rozbudowaną infrastrukturę miejską) oraz socjologiczne (miejski styl życia mieszkańców).

W pracy przyjęto najprostszą z definicji miasta opartą na kryterium administracyjno-prawnym, uznając, że miastem jest każda jednostka osadnicza posiadająca prawa miejskie.

Badania miast rozwijały i nadal rozwijają się w bardzo różnych kierunkach. Efektem tego jest powstanie co najmniej pięciu conceptualizacji pojęcia „miasto”:

- 1) koncepcja organicystyczna, uznająca miasto za organizm. Miasto stanowi całość złożoną z pewnej liczby różniących się od siebie elementów, które pełnią w jej obrębie określone funkcje i są niezbędne do jej sprawnego funkcjonowania;
- 2) koncepcja funkcjonalistyczna, rozpatrująca miasto jako pewną funkcjonalną całość, w której zachodzą określone relacje między jej elementami;
- 3) koncepcja interakcjonistyczna, utożsamiająca miasto z określonym sposobem życia;
- 4) koncepcja systemowa, w której miasto definiowane jest jako terytorialnie wyodrębniony, otwarty system społeczno-techniczny, który stanowi jeden z wielu podsystemów globalnego systemu miast;
- 5) koncepcja humanistyczna, w której miasto jest pewną humanistyczną całością, realizującą się w doświadczeniach i działaniach ludzkich (Maik 2008).

Praca wpisuje się w koncepcję systemową miasta. W tym ujęciu miasto rozpatrywane jest jako terytorialnie wyodrębniony, otwarty system społeczno-techniczny, któ-

ry stanowi jeden z wielu podsystemów globalnego systemu miast (Bourne 1975 za Maik 2008, s. 83). Konceptualizacja systemowa miasta oparta jest na założeniach teorii systemu, które pełnią tu rolę schematu pojęciowego. Zgodnie z realistyczną teorią systemową, sformułowaną przez Chojnickiego (1985), system, jedna z podstawowych kategorii ontologicznych, jest złożonym obiektem, który spełnia dwa warunki: jest zbiorem składników tworzących całość wyodrębniającą się z otoczenia oraz między składnikami tej całości zachodzą relacje wiążące, polegające na tym, że zmiana stanów jednego obiektu powoduje zmianę stanów innego obiektu (Maik 2012, s. 19).

Ważnym elementem systemowej konceptualizacji miasta jest założenie jego emergentystycznego charakteru. Emergentystyczna koncepcja miasta zakłada, że badana rzeczywistość nie jest jednorodna, a proces kształtowania miasta jest złożony i rozgrywa się na wielu płaszczyznach (Maik 2012, s. 64). Można wyróżnić kilka takich płaszczyzn, na poziomie których analizowane jest miasto, np. morfologiczno-osadniczą, środowiska społecznego (ludzie i ich działalność), indywidualnych praktyk życia codziennego, wartości i sensu działań jednostek ludzkich w systemie miejskim, stanów mentalnych i świata przeżyć jednostek ludzkich oraz percepcji środowiska materialnego i społecznego (Maik 2008, s. 86). Koncepcja miasta jako systemu o charakterze emergentystycznym pozwala rozpatrywać zależności pomiędzy dwoma składnikami miasta, tzn. 1) zbiorowością ludzką (społecznością miejską) i układem materialno-technicznym reprezentującym materialne efekty działalności tej społeczności oraz 2) poziomem zjawisk indywidualnych i ponadjednostkowych (makrostrukturalnych). Celem tego ujęcia badawczego jest dotarcie do istoty zjawisk, do najgłębszych poziomów niedostępnych dla bezpośredniej obserwacji. Ujęcie to można nazwać komplementarnym, jest to bowiem próba interpretacji i wyjaśnienia układu miejskiego z różnych punktów widzenia. Każdy z nich opisuje jeden z aspektów badanej rzeczywistości miejskiej (Maik 2008, 2012).

Założenia systemizmu (pojmowanie świata jako świata systemów) i emergentyzmu strukturalizują badaną rzeczywistość. Miasto (system miast) jest traktowany jako układ o specyficznym charakterze, który wyróżnia się ze względu na swoje rodzaje składników i własności od innych systemów społeczno-ekonomicznych. Powstaje on w wyniku procesu wiązania dwóch składników tworzących miasto:

- społecznego, czyli pewnej zbiorowości ludzkiej lub społeczności lokalnej i jej działalności;
- techniczno-materialnego, będącego rezultatem działalności tej społeczności, zaspokojenia potrzeb człowieka (Maik 2012, s. 19).

Przyjęto, że o rozwoju miasta decyduje zależność pomiędzy jego liczbą mieszkańców a trzema sferami je tworzącymi: społeczno-kulturową, gospodarczą i administracyjną (które są efektem działań ludności danego miasta).

Praca nawiązuje do teorii zależności od ścieżki. Koncepcja ta powstała w latach 80. XX w. na gruncie ekonomii ewolucyjnej (Arthur 1989, 1994; David 1985, 1997, 2001, 2007; Liebowitz, Margolis, 1995, 2000). Miała posłużyć do wyjaśnienia procesów adaptacji nowych technologii i rozwoju przemysłu. Teoria zyskała dużą popu-

larność nie tylko w ekonomii, ale również m.in. w naukach społecznych (Mahoney 2000, 2001; Roedenbeck 2011) i politycznych (Page 2006, Pierson 2000, Rast 2012). Zdaniem Krugmana (1991), dziedziną, w której koncepcja niewątpliwie może znaleźć zastosowanie, jest geografia ekonomiczna. W geografii teoria najczęściej służyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji w przestrzeni działalności gospodarczej. Do tego celu koncepcję wykorzystali m.in.: Arthur (1994), Bellusi (1999), Bellusi i inni (2008), Boschma (1997, 2007), Boschma i Lambooy (1999), Domański (2000, 2003), Grabher (1993), Krugman (1991, 1994, 2001), Marin i Simme (2008), Marin i Sunley (2006, 2010), Vincensini (2001). Była również adaptowana do wyjaśnienia mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych, w tym również miast. Przykładami takiego zastosowania koncepcji są prace m.in.: Atkinsona i Olesona (1996), Frosta (2001), Gwosdza (2003, 2004a, 2013), Percocco (2013), Woodlifa (1998).

Teoria zależności od ścieżki nie została jeszcze do końca ukształtowana, a proces budowy jej podstaw teoretycznych jest w toku. Zdaniem Woodlifa (1998, s. 434), koncepcji tej nie można uważać za ogólną teorię zmienności, jest to raczej podejście badawcze, które nie posiada cech uniwersalnego modelu wyjaśnienia. Pomimo dość dużego dorobku literaturowego i wykorzystania w różnych dziedzinach nauki, badacze rzadko wyjaśniają, co rozumieją pod pojęciem zależności od ścieżki czy ścieżki rozwoju. Brak jednoznacznych ustaleń definicyjnych prowadzi do zjawiska, które Sartori (1970, za Pierson, s. 252) nazwał zbytym uogólnieniem koncepcji (*concept stretching*). Z tego powodu konieczne jest wyjaśnienie, co autorka rozumie pod pojęciem „ścieżka rozwoju”.

Ścieżkę rozwoju definiuję jako ewolucję jednostki osadniczej (np. miasta), dokonującą się poprzez przemiany sfer, które ją tworzą (np. gospodarczą, społeczną, kulturową). Kierunek ewolucji jest kształtowany przez dotychczasową historię danej jednostki, a jej efektem jest rozbudowa struktury ścieżki i powstanie podścieżek. Przez **podścieżkę** rozumiem składową ścieżkę rozwoju jednostki osadniczej, związaną z konkretną sferą tworzącą badaną jednostkę (np. podścieżka gospodarcza, podścieżka kulturowa).

W pracy skupiono się na identyfikacji wydarzeń, które zapoczątkowały otwarcie/zamknięcie ścieżki rozwoju i podścieżek oraz czasu/momentu, kiedy to nastąpiło.

1.3. Metody badań i źródła danych

W przyjętych w pracy przesłankach badawczych założono:

- 1) prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r.;
- 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój.

Pierwszą część założeń badawczych osiągnięto w dwóch częściach. W pierwszej prześlędzono historię badanych jednostek od momentu ich powstania do 2011 r. Celem tej części badania była identyfikacja kluczowych dla rozwoju miast wydarzeń historycznych, które ukształtowały ich ścieżkę. Wyodrębnione zdarzenia zostały niesione na wykres zmian ludnościowych badanych miast (wzrost lub spadek liczby ludności potraktowano jako wyraz rozwoju lub regresji miast). Ta część badań ze względu na brak danych statystycznych była podstawą do wyznaczenia podścieżek w dwóch pierwszych z analizowanych okresów (okresy: do 1793 i 1793–1945). W drugiej części badania analizowano dane statystyczne charakteryzujące miasta w trzech kategoriach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej. Analizę przeprowadzono dla lat 1945–2011 i na tej podstawie określono podścieżki dla tego okresu. Pierwsza część badania pozwoliła na weryfikację obliczonych wskaźników. Dwa etapy były podstawą do wyznaczenia ścieżek rozwoju poszczególnych miast z uwzględnieniem stopnia ich rozbudowania (wyróżniono ścieżki proste, złożone i wielokrotnie złożone).

1.3.1. Początek ścieżki rozwoju

Największym problemem w wyznaczeniu ścieżek rozwoju badanych miast było określenie ich początku. Wskazanie początku miast, szczególnie w okresie średniowiecza, jest zagadnieniem zagmatwanym i trudnym, dlatego też w pracy za **początek ścieżki rozwoju przyjęto datę lokacji**. Dla miast lokowanych do 1793 r. autorka wyznaczyła grupę czynników, które przyczyniły się do przekształcenia wsi w miasto (lokacji jednostki). Przyjęto grupę czynników, ponieważ w zbiorze analizowanych miast brak jest jednostek lokowanych na tzw. surowym korzeniu, średniowieczne miasta województwa łódzkiego funkcjonowały wcześniej niż nastąpiła ich formalna lokacja. Tak więc o nadaniu im praw miejskich decydował zapewne więcej niż jeden warunek. Do czynników tych zaliczono:

- warunki naturalne środowiska geograficznego, a konkretnie nadrzeczne położenie badanych jednostek. Przyjęto, że istnieje związek pomiędzy czasem lokacji miasta ich położeniem względem sieci hydrograficznej. W celu weryfikacji założenia posłużono się współczynnikiem korelacji rang rho-Spearmana ($r-S$)². Miastom w zależności od czasu lokacji przypisano rangi

2 Współczynnik korelacji rang rho-Spearmana ($r-S$) mierzy kierunek i siłę związku między zmiennymi na skalach porządkowych. Wartość współczynnika rozciąga się w przedziale $\langle -1; 1 \rangle$. Przy wartości 0 – brak zależności. Jeżeli wartość współczynnika jest dodatnia – ze wzrostem jednej zmiennej rośnie wartość drugiej zmiennej. Jeżeli wartość współczynnika jest ujemna – ze wzrostem jednej zmiennej wartość drugiej zmiennej maleje. Współczynnik mierzy zależność dwustronną. W literaturze przedmiotu nie ma jednoznacznych przedziałów miary siły związku między zmiennymi i istnieją (subtelne) różnice interpretacji przedziałów występujących korelacji. W niniejszej pracy przyjęto, że przy wartościach współczynnika rho-Spearmana

- najstarsze otrzymało rangę 1, natomiast najmłodsze 35 (w przypadku jednakowego czasu lokacji miasta otrzymywały taką samą rangę). Za główne rzeki województwa uznano Bzurę, Pilicę i Wartę, miasta leżące nad tymi ciekami otrzymały najwyższą rangę 4. Óśrodkom położonym nad dopływami głównych rzek (rzeki I rzędu) przyporządkowano rangę 3, a 2 – położonym nad dopływami rzek I rzędu (rzeki II rzędu) itd. Rangowanie zakończono na rzekach III rzędu. W przypadku położenia nad więcej niż jedną rzeką, rangi sumowały się;
- układ głównych szlaków komunikacyjnych. Przyjęto, że istnieje związek pomiędzy datą lokacji, a złożonością układu komunikacyjnego miasta. Podobnie jak w przypadku sieci hydrograficznej, do zweryfikowania tej hipotezy wykorzystano współczynnikiem korelacji rang ρ -Spearmana ($r-S$). Pownownie miastom w zależności od czasu lokacji przypisano rangi – najstarsze otrzymało rangę 1, natomiast najmłodsze 35 (w przypadku jednakowego czasu lokacji miasta otrzymywały taką samą rangę). W zależności od położenia miasta względem XVI-wiecznej sieci komunikacyjnej wyróżniono siedem kategorii, którym przyporządkowano punkty³.

W okresie po 1793 r. prawa miejskie otrzymało pięć z badanych miast. Na ich powstanie, podobnie jak w przypadku miast przedindustrialnych, wpływ miała grupa czynników. W grupie tych czynników znalazły się: prywatna własność ziemi, warunki naturalne i położenie komunikacyjne. W odróżnieniu od miast średniowiecznych, przy lokacji miast przemysłowych znaczenie miały wszystkie wymienione czynniki i nie można wskazać, który z nich był decydujący.

1.3.2. Ścieżki rozwoju do 1793 r.

Do 1793 r. szczególnie istotna dla powstania miasta była rola handlu. Osady targowe powstawały najczęściej jako trzeci element układu gród – podgrodzie. Jednak osady targowe miały również charakter lokalny i rozwijały się jako sa-

do $+/-0,30$ zależność jest słaba, $+/-0,31-0,50$ – przeciętna, $+/-0,51-0,70$ silna a powyżej $+/-0,70$ – bardzo silna. Współczynnik korelacji rang można stosować już od 7 przypadków (Bedyńska, Cypriańska, 2013, s. 218–219). Dla wszystkich statystyk w niniejszej pracy przyjęto dopuszczalny poziom błędu pierwszego rodzaju (ryzyka odrzucenia prawdziwej hipotezy zerowej) na $p \leq 0,05$, tj. za wynik mało prawdopodobny uznaje się taki, którego prawdopodobieństwo wystąpienia (przy założeniu prawdziwości hipotezy zerowej) będzie mniejsze lub równe niż 0,05 (Bedyńska, Cypriańska, 2013, s. 136–139, 169).

3 Położenie na: szlaku lokalnym – 1; na szlaku głównym – 2; na skrzyżowaniu szlaków lokalnych – 2; na skrzyżowaniu więcej niż 2 szlaków lokalnych – 3; na skrzyżowaniu szlaku głównego i lokalnego – 4; na skrzyżowaniu szlaków głównych – 5; na skrzyżowaniu więcej niż dwóch szlaków głównych – 6; rangi zsumowano; rangę szlaków ustalono na podstawie *Atlas historyczny Polski...* 1973.