

WACŁAW KACZOROWSKI

WĘDRÓWKI LUDNOŚCI PODMIEJSKIEJ DO LWOWA

(Migration of suburban population to Lwów)

L W Ó W

1 9 3 8

Odbitka z Nr 1-3, r. 1938 »Przeglądu Krajoznawczego« –
organu Oddz. Lwowskiego Pol. Towarzystwa Krajoznawczego

*W. Kaczorowski
Financj. i Statyst.
geogr. u. J. K.*

WACŁAW KACZOROWSKI

WĘDRÓWKI LUDNOŚCI PODMIEJSKIEJ DO LWOWA

(Migration of suburban population to Lwów)

L W Ó W

1 9 3 8

Odbitka z Nr 1–3, r. 1938 »Przeglądu Krajoznawczego« –
organu Oddz. Lwowskiego Pol. Towarzystwa Krajoznawczego



CM

313689

W/57

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. D1 nr 127 /2011/ CM

Migracja ludności podmiejskiej do miasta to niewątpliwy objaw wpływów miasta na okolicę .

Przyczyny natury gospodarczej i kulturalnej sprawiają, że każde osiedle miejskie oprócz swej ludności stałej, otrzymuje na mniejszą lub większą część doby pewien odsetek ludności zamieszkałej poza jego granicami. Po pracy ludność odpływa, by w następnym dniu znaleźć się z powrotem w mieście.

W wędrówkach swoich posługuje się ludność dojeżdżająca różnymi środkami lokomocji: koleją, autobusami, wozami, rowerami i tp. Który z tych środków lokomocji i w jakim stopniu pośredniczy w wędrówkach trudno dać odpowiedź, zależy to bowiem od charakteru miasta.

Jeżeli chodzi o Lwów, z wielu względów pierwszeństwo należy przyznać kolejom.

Lwów, jako węzeł skupiający dziewięć linii kolejowych, o różnej częstotliwości przejazdów pociągów, umożliwia niewątpliwie w najszerszym zakresie przyływ i odpływ ludności zamiejskiej. Niniejsza notatka ma właśnie na celu omówienie zjawiska wędrówek kolejowych ludności podmiejskiej do Lwowa.

Rozważania oparto na materiale statystycznym, uzyskanym w Lwowskiej Dyrekcji Okręgowej P. K. P. (Wydział Kontroli Dochodów). Na podstawie zestawień liczbowych sprzedanych biletów okresowych (zwykajnych, ulgowych, szkolnych, robotniczych oraz kolejowych) do Lwowa, ustalono średnią liczbę osób stale dojeżdżających z poszczególnych stacyj oraz w pewnym przybliżeniu charakter zajęcia dojeżdżających. Dla wyjaśnienia zaznaczamy, że materiał dotyczy jedynie Dyrekcji Lwowskiej (stan marzec — wrzesień 1933). Dlatego też odczuwa się brak danych odnoszących się do linii Lwów — Stanisławów, należącej w owym okresie do Dyrekcji Stanisławowskiej. Zараdzono temu brakowi w ten sposób, że w rozważaniach przyjęto na podstawie autopsji przybliżoną liczbę dojeżdżających z poszczególnych stacyj na linii Lwów — Chodorów.

Drugą niedokładnością, której nie można było usunąć, to brak danych o liczbie sprzedanych biletów rocznych i kwartalnych oraz trudność dokładnego wyróżnienia zawodu dojeżdżających. Braki te są jednak nieistotne, a tym samym nie wywierają wpływu na ogólny obraz migracji ludności. Przy sposobności wyrażamy przypuszczenie, że obecny stan migracji dziennej ludności podmiejskiej do Lwowa nie różni się zbytnio od stanu sprzed czteru lat.

W jakim stopniu pośredniczą poszczególne szlaki kolejowe w dziennej migracji ludności zalwowskiej — podaje Tabl. I.

Tablica I.

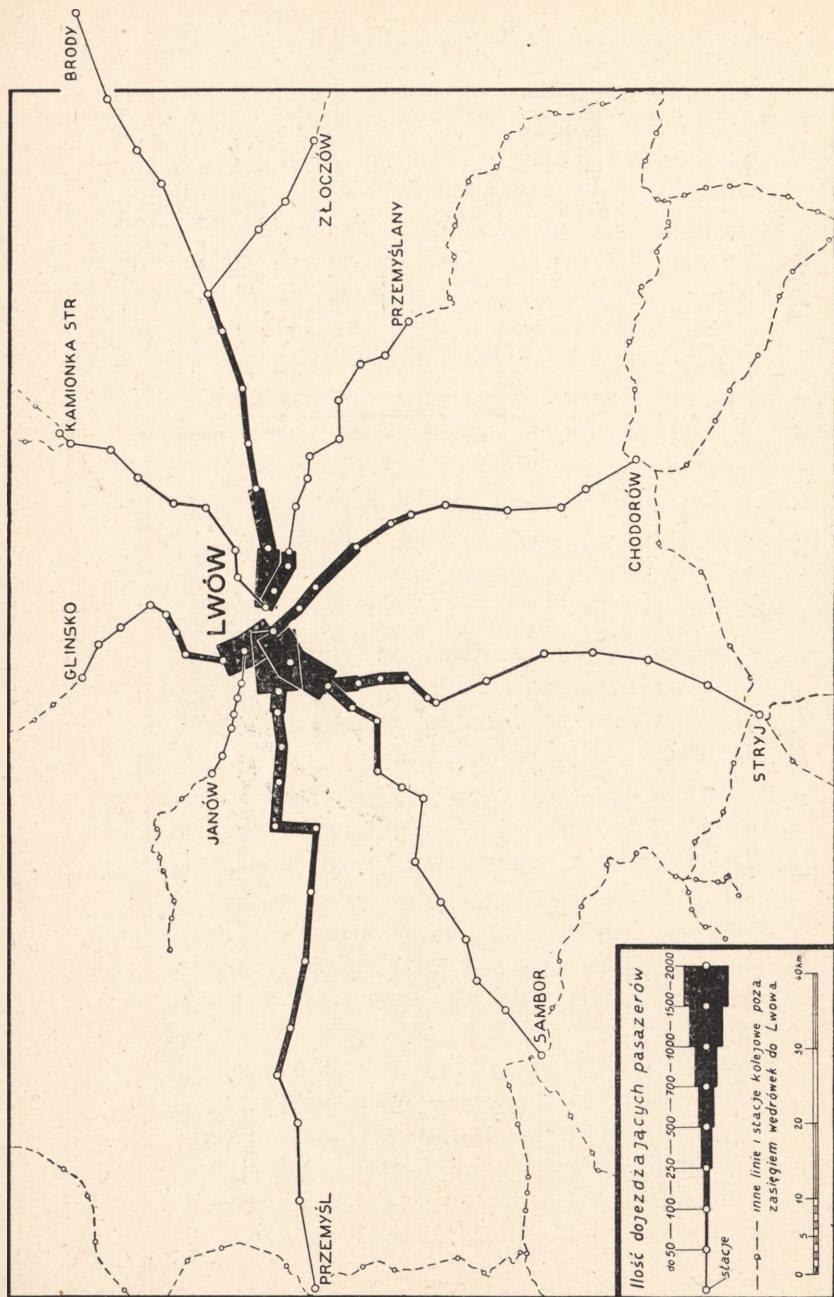
Lwów — Przemyśl	—	1994	osób
Lwów — Janów (bez Rzęsny Polskiej)	—	24	"
Lwów — Glińsko (Zółkiew)	—	1428	"
Lwów — Kamionka Strumiłowa	—	86	"
Lwów — Krasne	—	728	"
Krasne — Brody	}	78	"
Krasne — Złoczów			
Lwów — Przemyślany	—	616	"
Lwów — Chodorów (wart. przybliżona)	—	480	"
Lwów — Stryj	—	928	"
Lwów — Sambor	—	296	"
Razem		—	6658 osób

Bardziej szczegółowe przedstawienie zjawiska migracji podaje mapka obciążeń szlaków kolejowych zbiegających się we Lwowie.

Już pobieżnie rozpatrzenie tej mapki wskazuje na nieproporcjonalne rozłożenie przyływu i odpływu ludności zamiejskiej, jako też różny zasięg przestrzenny.

Rzuca się w oczy wielkie zgrupowanie ludności dojeżdżającej w najbliższej okolicy Lwowa: stacja podmiejska Zimna Woda (linia Lwów — Przemyśl) daje 70% ogółu dojeżdżających tą linią; Brzuchowice (na linii Lwów — Rawa Ruska) wysyłają 63% wędrujących tą linią; taki sam stan obserwujemy na linii Lwów — Brzeżany, gdzie Winniki dają 97% dojeżdżających z tego kierunku.

Bardziej równomiernie rozłożone procenty dojeżdżających obserwujemy na pozostałych szlakach np. na linii Lwów — Stryj, poszczególne stacje dostarczają następujących procentów ogółu dojeżdżających tą linią:



Ryc. 1. Wędrówki ludności do Lwowa. Natężenie ruchu dojeżdżających. Podziałka 1:1 M.

Skniłów	17%
Basiówka	24%
Glinna Nawaria	13%
Pustomyty	15%
Siemianówka	11%
Szczerzec	14%

Przy sposobności zaznaczyć musimy, że linia Lwów — Jaworów nie odgrywa prawie żadnej roli w migracji ludności.

Drugą cechą wyraźnie występującą w tej mapce to różny zasięg przestrzenny wędrujących.

Poniższe zestawienie — Tabl. II. — w wystarczający sposób zilustruje ten stan rzeczy.

Jako przyczynę nieproporcjonalnego rozłożenia procentu dojeżdżających poszczególnymi liniami (wysokiego skupienia w najbliższej okolicy Lwowa) oraz różnego zasięgu przestrzennego najdalszej stacji należy szukać w dogodności komunikacyjnej, tj. odległości czasowej od Lwowa, częstości przejazdów pociągów a częściowo też w strukturze zawodowej dojeżdżających.

Jeżeli porównamy czas jazdy np. z Przemyśla do Lwowa, z takim samym czasem przejazdu np. na linii stryjskiej — zobaczymy, że Przemyślowi, oddalonemu od Lwowa o 98 km, odpowiada stacja Mikołajów, oddalona o 58 km (na linii samborskiej — Chłopczyce oddalone o 57 km). Kiedy znowu dodamy, że linie o najdalszym zasięgu są równocześnie liniami o stosunkowo wielkiej częstości ruchu pasażerskiego, to wówczas musimy stwierdzić, że odległość linijna od Lwowa nie odgrywa

Tabl. II. Zasiąg przestrzenny dojeżdżających.

Linia kolejowa	miejscowość najdalsza	Oddalenie		% ogółu dojeżdż. tą linią	częstość przejazdów pociągami		U W A G I
		linijne km	czasowe godz.		osob.	posp.	
Lwów — Przemysł	Przemysł	98	1 g 28 ^m 2 15	2,4 ⁰ / ₀	6	5	poc. posp.
Lwów — Jaworów	Janów	22	1 05	33,3 ⁰ / ₀	2	—	Lwów, Dw. Gł.
Lwów — Rawa R.	Glińsko	39	1 32	0,2 ⁰ / ₀	3	—	" " "
Lwów — Sapieżanka	Kamionka Str.	42	1 32	14,0 ⁰ / ₀	4	—	2 poc. z Kam. Str. Lwów-Podzamcze
Lwów — Krasne	Brody	86	2 31	0,1 ⁰ / ₀	3	—	" "
Lwów — Krasne	Złoczów	69	1 16	2,0 ⁰ / ₀	3	1	" "
Lwów — Brzeżany	Przemysławny	47	2 04	0,6 ⁰ / ₀	2	—	" "
Lwów — Chodorów	Chodorów (?)	63	1 00 1 39	21,0 ⁰ / ₀	5	3	brak danych
Lwów — Stryj	Stryj	75	1 24 2 11	1,0 ⁰ / ₀	4	1	
Lwów — Sambor	Sambor	78	2 10	2,7 ⁰ / ₀	3	—	

W kolumnie czasu dojazdu (czwartej) -- cyfry tłuste oznaczają pociągi pospieszne.

w migracji takiej roli, jak dostępność komunikacyjna.

Nic zresztą dziwnego. Człowiek, który z różnych względów został zmuszony do zamieszkania poza Lwowem, starał się tam osiedlić, skąd w najdogodniejszy sposób mógłby dostać się do swego warsztatu pracy; dogodność komunikacji umożliwia też stałym mieszkańcom danych miejscowości podejmowanie pracy zarobkowej we Lwowie. Potwierdzenie tego stanu rzeczy znajdujemy w pierwszym rzędzie w najbliższym promieniu Lwowa.

Z pośród szeregu stacyj podlwowskich, jak już wyżej wspomniano — wielką liczebnością dojeżdżających wyróżniają się Zimna Woda, Brzechowice i Winniki. Inne stacje w mniejszym już stopniu pośredniczą w migracji kolejną.

Celem dokładniejszego wytłumaczenia tego stanu przyjrzymy się wzrostowi ludności

Tabl. III. Zmiany zaludnienia gmin podmiejs.

G m i n a	Ludność w roku				% wzrostu 1890—1931
	1890	1900	1921	1931	
Zimna Woda } ¹⁾	764	799	861	2114	177 ⁰ / ₀
Rudno } ¹⁾	505	544	856	1586	212 ⁰ / ₀
Brzechowice	523	716	1109	1871	258 ⁰ / ₀
Zamarstyn. } ²⁾	3415	7344	8659	—	154 ⁰ / ₀
Kleparów } ²⁾	1796	3090	5793	—	223 ⁰ / ₀
Laszki Mur. } ⁴⁾	730	869	895	1225	68 ⁰ / ₀
Dublany } ⁴⁾	983	1244	1272	1558	59 ⁰ / ₀
Sichów	539	721	986	1298	141 ⁰ / ₀

¹⁾ stacja Zimna Woda, ²⁾ przed spisem 1931 gminy przył. do Lwowa, ³⁾ wzrost 1890 — 1921 ⁴⁾ stacja Dublany-Laszki

w niektórych gminach podmiejskich w latach 1890—1931.

Jak z powyższego zestawienia wynika, miejscowości o silnym wzroście ludności wchodzi już dzisiaj w skład Wielkiego Lwowa, bądź stanowią ośrodki o ludności miejskiej za jego granicami, bądź leżą tuż za miedzą miasta. Te ostatnie miejscowości wysyłają właśnie największe kontyngenty dojeżdżających.

Jak wiemy, wzrost ludności w gminach podmiejskich w okresie powojennym ma swe źródło w kryzysie mieszkaniowym wielkich miast. Był czas, w którym pokaźna liczba ludności miejskiej musiała szukać mieszkania za miastem. W wyborze kierowała się taniością miejscowości, dogodnością komunikacji i zdrowotnością miejsca.

Wielki popyt na mieszkania wzmógł ruch budowlany przede wszystkim na przedmieściach Lwowa (Bogdanówka itp.) i w gminach leżących za miedzą miasta (Zboiska), a następnie w miejscowościach letniskowych (Zimna Woda i Brzuchowice). Kiedy pierwsze zamieszkał proletariat miejski, to pozostałe osiedla o charakterze willowym zajęli przede wszystkim urzędnicy, emeryci i zasobniejsi pracownicy kolejowi. Oni to właśnie tworzą ten wysoki procent dojeżdżających. Przy sposobności trzeba dodać, że jest to przeważnie element sezonowy, nie związany stale z miejscem zamieszkania.

Wyjątkowe miejsce zajmują Winniki, miasto zamieszkałe przez funkcjonariuszy

państwowych, rzemieślników i robotników. Inne miejscowości podlwowskie jak Podborce, Barszczowice, Basiówka i tp., wykazują słaby lecz stały wzrost ludności. Ludność ich jest stale związana ze swym miejscem pobytu. Dla niej Lwów może ale nie musi stanowić miejsca pracy. Dlatego też większość dojeżdżających z tych miejscowości to młodzież szkolna, robotnicy sezonowi, przekupnie, a tylko częściowo kolejarze.

Tabl. IV. Struktura zawodowa dojeżdżających do Lwowa w r. 1933.

L i n i a	w % dojeżdżających				
	funkcjon. państwowi kupcy inni	robotnicy	uczniowie	kolejarze	r a z e m
Lwów — Przemyśl	33	21	23	23	100
Lwów — Janów	3	16	41	40	100
Lwów — Glinisko	57	18	15	10	100
Lwów — Kamionka Str.	50	5	20	25	100
Lwów — Krasne	20	61	9	10	100
Lwów — Przemyślany	7	63	26	4	100
Lwów — Chodorów	15	23	45	17	100
Lwów — Stryj	43	16	24	17	100
Lwów — Sambor	64	8	23	5	100
ogółem na wszystkich lin.	32	26	25	17	100

Jednym z czynników wpływających na natężenie wędrówek, to niewątpliwie struktura zawodowa dojeżdżających. W naszym przypadku trudno jest o szczegółowe zanalizowanie oblicza zawodowego dojeżdżających, stoi tu bowiem na przeszkodzie brak odpowiednich danych. Można jedynie ogół-

nie powiedzieć, że w miarę oddalania się od Lwowa maleje procent dojeżdżających pracowników państwowych, kolejowych i robotników, wzrasta natomiast procent uczącej się młodzieży. (Dla przykładu podajemy, że z Przemyśla dojeżdżało około 34 osób, przeważnie studentów wyższych uczelni we Lwowie — nawiasem mówiąc członkowie rodzin kolejarzy).

W Tabl. IV przedstawiono strukturę zawodową dojeżdżających poszczególnymi liniami. Rodzaj sprzedanego biletu służył za podstawę określenia zawodu.

Jak z zestawienia powyższego wynika, niektóre linie kolejowe przedstawiają wyraźne oblicze zawodowe dojeżdżających. Inne znowu są bardziej zróżnicowane pod tym względem. Ogólnie biorąc — ludność dojeżdżająca przedstawia się różnorodnie pod względem zawodowym.

Na zakończenie naszych rozważań cofnijmy się do tych czasów, kiedy Lwów po raz pierwszy został połączony z siecią europejskich kolei. Ruch osobowy w 1861 r. na jedynej wówczas istniejącej linii wyrażał się średnią dzienną 16 przyjezdnych w ogóle (nie dojeżdżających).

Lata 1870, 1871, 1872 dają średnią dzienną w wysokości 454 przyjezdnych. (Istniały wówczas trzy linie kolejowe). Dzisiaj, kiedy Lwów stał się ważnym węzłem kolejowym, średnia liczba dojeżdżających codziennie (w r. 1933—6658 osób) przewyższa średnią roczną przyjezdnych w ogóle do Lwowa

z 1861 r. (około 5200 osób) oraz jest wyższa od średniej miesięcznej sprzed 65 laty.

Jeśli się zważy, że obecnie przechodzi przez Lwów w ciągu 24 godzin 143 pociągów, to dojdziemy do przekonania, że liczba przyjezdnych do tego miasta jest dzisiaj niewspółmiernie wysoka w porównaniu do liczby przyjezdnych sprzed 65 laty. Taki stan rzeczy świadczy niewątpliwie o żywotności Lwowa oraz o wpływie jego na bliższą i dalszą okolicę.

Jak z dotychczasowych rozważań wynika, sfera tych wpływów jest różna. Dla najbliższej okolicy stanowi Lwów miejsce pracy (kolejarze, urzędnicy, robotnicy), centrum handlowe (przekupnie, kupcy) oraz ośrodek naukowy (młodzież studiująca). Dalsza okolica o różnym oddaleniu liniowym ciąży przeważnie do Lwowa jako centrum naukowo-kulturalnego.

Z Instytutu Geograficznego Uniwersytetu J. K.
we Lwowie.



SUMMARY

The average number of people coming to Lwów each been determined by means of computation tables of train fares.

It has been stated that individual railway lines do not take equal part in the migration to Lwów.

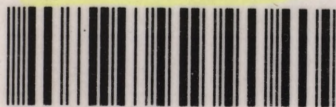
The railway lines: Lwów — Przemyśl, Lwów — Żółkiew, Lwów — Stryj which pass through summer resorts (ex Zimna Woda, Brzuchowice) show a maximal percentage of migrators.

To these Lwów is a place of labour (railway employees clerks and working men), a commercial (merchants, hawkers) and scientific centre (scholars).

Vicinities with a considerable distance also gravitate to Lwów as a scientific — cultural centre.

Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu

CM 313689



000-313689-00-0

