

Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz

Główno i jego związki z regionem

Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica nr 4,
117-129

2002

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz

GŁOWNO I JEGO ZWIĄZKI Z REGIONEM

Praca dotyczy powiązań regionalnych niewielkiego szesnastotysięcznego Głowna, miasta w województwie łódzkim, położonego 30 km od Łodzi. W pracy wykorzystano materiały zebrane w 1996 r. w czasie studenckich ćwiczeń terenowych. Autorka omawia historię rozwoju miasta i ewolucję jego funkcji, następnie charakteryzuje zróżnicowanie przestrzenne Głowna pokazując współczesne użytkowanie ziemi w mieście. Druga część pracy dotyczy związków Głowna z regionem. Zbadane związki – dojazdy do pracy oraz dojazdy do usług (w tym do szkół) wykazują, że zasięg oddziaływania Głowna wybiega poza gminę Głowno w kierunku do Łodzi i do Łowicza.

1. WPROWADZENIE

Prezentowana praca jest oparta na materiałach zebranych w 1996 r. w Głownie przez studentów II roku geografii turystyki i hotelarstwa w czasie trwania ćwiczeń terenowych z geografii społeczno-ekonomicznej.

Głowno, niewielkie szesnastotysięczne miasto województwa łódzkiego, jest położone w odległości ok. 30 km na północny wschód od Łodzi, przy linii kolejowej Łowicz–Sieradz oraz drodze kołowej z Łodzi do Warszawy. Głowno leży w widłach rzek Brzuśnicy, Mrożycy i Mrogi, tuż przy krawędzi Wyżyny Łódzkiej, wznoszącej się ponad pradolinę Wisły. Jeszcze przed lokacją miasta w widłach Mrogi i Mrożycy, wykorzystując naturalną obronność terenu, założono grodzisko, zaś na prawym brzegu Mrogi podgrodzie.

W 1427 r. z inicjatywy właściciela tutejszych dóbr, Jakuba Głowieńskiego, książę Ziemowit Mazowiecki lokował miasto na prawie chełmińskim. Miastu przydzielono łąki i pastwiska, a mieszczanie trudnili się rolnictwem, ogrodnictwem i hodowlą, a także rzemiosłem i handlem. Rozwojowi miasta sprzyjało położenie na pograniczu Mazowsza, w sąsiedztwie Łowicza. Początkowo Głowno należało do Głowieńskich, a od 1462 r. przeszło pod administrację królewską. W XVI w. rozwój miasta został zahamowany przez dwa pożary, ale już na przełomie XVI i XVII w. zaczęło przeżywać

rozkwit związany z uprawą żyznej ziemi, handlem i rzemiosłem. Wybudowano wówczas ratusz w rynku i szkołę parafialną. Samo miasto zaczęło się rozrastać, powstawały przedmieścia. Przez miasto przechodziła główna droga, zwana królewską, będąca odcinkiem traktu Sochaczew–Rawa Mazowiecka.

Zniszczenia związane z najazdem wojsk Rakoczego w XVII w. spowodowały wyludnienie i upadek Głowna.

W XVIII w. miasto zostało wykupione przez stolnika Ciecierskiego, który w 1730 r. sprowadził do Głowna Żydów. Osiedlali się oni w środku miasta, budując bożnicę i szkołę. Trudnili się handlem. Pod koniec wieku Głowno zamieszkiwało 165 Żydów i 197 Polaków, a miasto było wówczas większe od Łodzi i Zgierza, składało się z rynku i pięciu ulic. Od II połowy XVIII w. zaczęło się podnosić z upadku, do czego przyczynił się m. in. dekret królewski o pozwoleniu organizowania 4 jarmarków rocznie. Od 1780 r. miasto przeszło w dzierżawę, a kolejnym dzierżawcą w 1835 r. został Wincenty Matuszewski, który wybudował dworek na terenie dawnych ogrodów miejskich za rzeką Brzuśnią. Jest to jedna z nielicznych zabytkowych budowli miasta (obecnie USC).

W wyniku rozbiorów Polski Głowno znalazło się początkowo w zaborze pruskim, a ostatecznie w zaborze rosyjskim, w Guberni Warszawskiej. W dobie Królestwa Kongresowego rozwój przemysłu włókienniczego w regionie łódzkim ominął Głowno. W połowie XIX w. 16,5 hektarowe miasto liczyło 1625 osób (w tym prawie 80% Żydów). W 1870 r. w ramach represji po upadku powstania styczniowego Głowno utraciło prawa miejskie i zostało okrojone – zamknięte w klinie między rzekami Mrogą i Brzuśnią. Mimo odebrania praw Głowno rozwijało się nadal dzięki rzemiosłu i handlowi, czemu sprzyjało położenie na skrzyżowaniu dróg Warszawa–Łódź i Łęczyca–Piotrków. W Głownie odbywały się targi i jarmarki, na których handlowano głównie zbożem, a także bydłem i końmi. Istniały tu dwa młyny wodne na Mrodze i Mroźcy, a w XIX stuleciu wybudowano trzeci motorowy na Swobodzie. Na miejscu jednego z młynów przy spiętrzeniu wody założono w 1882 r. walcownię miedzi.

W 1903 r. wybudowano linię kolejową łączącą Głowno z Warszawą przez Łowicz i z Łodzią przez Zgierz. Stacja kolejowa znalazła się na gruntach folwarku Warchałów.

Głowno rozrastało się w dwóch kierunkach – od strony Osin (walcownia miedzi) i wzdłuż wylotowej drogi do Łowicza. Majątek Osiny (należący do Osieńskich), przylegający do południowej granicy miasta, rozparcelowano i założono tu osiedle domków robotniczych z rynkiem, szkołą i kościołem. Granice Głowna były ciasno zakrojone, a brak terenów pod zabudowę spowodował, że jeszcze przed I wojną światową właściciel sąsiadującej z miastem od północnego wschodu Zabrzeźni (parcele) rozpoczął sprzedaż placów.

Kolej przyniosła ze sobą ożywienie gospodarcze i początki przemysłu. Ludność wzrosła do 3164 mieszkańców.

W czasie I wojny światowej 25% miasta uległo zniszczeniu. W okresie międzywojennym rozwijała się funkcja przemysłowa oraz rzemiosło. Walcownię miedzi wykupiła w 1925 r. spółka Norblin, Buck i Werner produkująca półfabrykaty do wyrobu platerów oraz taśmy do produkcji amunicji. Wybudowano także zakład szlifierek, betoniarnię, zakład produkujący krochmal, kafele, cegielnię, tartak i zakład energetyczny. Powstawały nowe dzielnice mieszkaniowe, robotnicze i letniskowe. W 1925 r. przywrócono Głównu prawa miejskie.

W okresie międzywojennym rozwinęła się intensywnie nowa funkcja – wypoczynkowo-letniskowa, chociaż pierwsi letnicy zaczęli tu przyjeżdżać już pod koniec XIX w. Do jej powstania przyczyniło się malownicze położenie wśród rzek i lasów, dobry mikroklimat oraz doskonałe połączenia z Łodzią. Oprócz linii kolejowej funkcjonował autobus Łódź–Zgierz–Głowno oraz transport konny z Łodzi do Głowna. Furmankami wyjeżdżały na lotnisko całe rodziny wraz ze sprzętami. Co roku przyjeżdżało tu kilka tysięcy letników, a od roku 1930 funkcjonowały tu także kolonie letnie dla łódzkich dzieci. Szczególny rozwój funkcji letniskowej był związany z reformą rolną 1925 r., która zapoczątkowała wyprzedaż i parcelację majątków ziemskich, a w konsekwencji powstawanie nowych dzielnic letniskowych, zakładanych przez łódzkich i brzezińskich Żydów, a także mieszkańców Łodzi, Warszawy i samego Głowna. 59% budynków miasta stanowiły domy letniskowe. U progu II wojny światowej Głowno liczyło 9 tysięcy mieszkańców.

W czasie II wojny światowej Niemcy utworzyli getto dla ludności żydowskiej. Ludność ta została przez okupanta wymordowana, stąd drastyczny spadek liczby mieszkańców. Po wojnie powiększono obszar miasta, włączając tereny położone na zachód od torów kolejowych oraz południowe przedmieścia łącznie ze wsią Paleniec. Zaczęto rozbudowywać istniejący już przemysł oraz tworzyć nowy. Dawne zakłady Norblina stały się wojskowymi Zakładami Motoryzacyjnymi (remont samochodów i sprzętu wojskowego), a w latach dwudziestych montownią Mercedesa. Powstały także Zakłady Przemysłu Ziemiaczanego i Spółdzielnia Mleczarska – obecnie również wchodzące w spółki z kapitałem zagranicznym.

Liczba ludności wzrosła do 16 tysięcy. Obszar miasta powiększono do prawie 2 tys. ha. Powstały dzielnice domków jednorodzinnych oraz osiedle bloków w południowej części miasta.

Przyszłość miasta w zmieniającej się sytuacji polityczno-gospodarczej, mimo wielu problemów (np. bezrobocie), przedstawia się obiecująco. Atrakcyjność przyrodnicza miasta pozwoli rozwijać funkcję rekreacyjną. Obecni inwestorzy, już napływający do Głowna, być może zostaną dodatkowo zachęceni bliskością skrzyżowania dwóch ważnych europejskich autostrad wiodących z północy na południe i z zachodu na wschód kontynentu.

2. UŻYTKOWANIE ZIEMI W GŁOWNIE

Dokładnej charakterystyki sposobów zagospodarowania terenów miejskich dostarcza zdjęcie użytkowania ziemi. Zostało ono sporządzone z dokładnością do działki miejskiej – najmniejszej jednostki podziału miasta. Dla każdej działki w Głownie został określony rodzaj użytku, następnie sporządzono mapę, zaznaczając typ użytkowania. W prezentowanej pracy wielkość mapy nie pozwoliła na uwzględnienie działek miejskich i spowodowała generalizację zjawiska. Przeprowadzone badania pozwoliły sporządzić bilans użytkowania ziemi (tab. 1).

Tabela 1

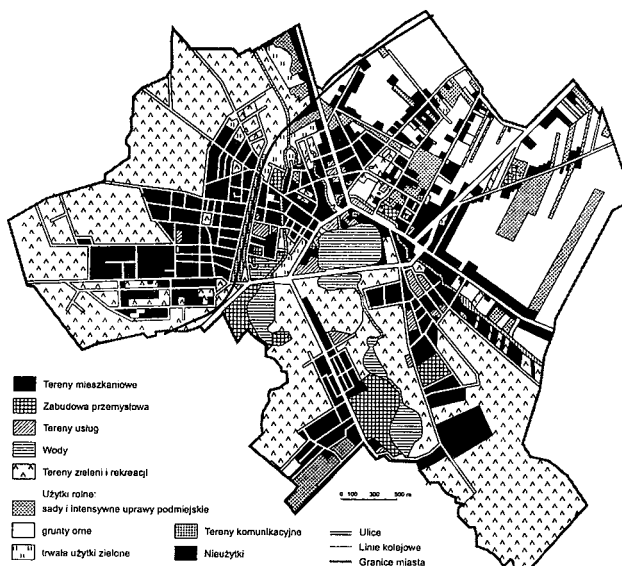
Bilans użytkowania ziemi w Głownie

Rodzaje użytków	Powierzchnia w ha	Procentowy udział w pow. ogólnej
Zieleni i rekreacji	636	36,6
Użytki rolne	444	25,5
Mieszkańowe	281	16,2
Komunikacyjne	154	8,9
Produkcyjne	60,6	3,5
Nie użytki	56	3,2
Wody	48	2,8
Usługi	36,6	2,1
Inne tereny zainw.	22	1,3

Źródło: Studenckie badania terenowe, maj 1996.

Jak wynika z danych prezentowanych w tabeli, największą część miasta (przeszło 1/3) stanowią w Głownie tereny zieleni i rekreacji. Są to w przeważającej większości lasy sosnowe. Otaczają one miasto od południa i zachodu. Wybitnie rekreacyjny charakter ma dzielnica przylegająca od południa do zbiornika wodnego utworzonego na Mrodzie już w okresie międzywojennym, a poszerzonego po wojnie.

Ponad 1/4 miasta zajmują użytki rolne. Oprócz niewielkiej ilości gruntów ornych i trwałych użytków zielonych składają się na nie intensywne uprawy podmiejskie w postaci sadów, plantacji owoców oraz uprawy warzyw. Zajmują one północno-wschodnią część Głowna i stanowią przedłużenie łowickiego zagłębia warzywno-owocowego. Tereny zieleni i rekreacji oraz użytki rolne stanowią przeszło 62% ogólnej powierzchni miasta, decydując w dużej mierze o jego walorach (rys. 1).



Rys. 1. Schematyczne zdjęcie użytkowania ziemi

Następne w kolejności pod względem zajmowanej powierzchni (16,2%) są tereny mieszkaniowe, charakteryzujące się największą różnorodnością. W centralnej części Głowna przemieszane są one z usługami, które najczęściej zajmują partery domów. Największy udział (78% ogółu) wśród terenów mieszkaniowych ma zabudowa jednorodzinna, występująca w zwartych kompleksach na zachód od torów kolejowych, a także na południe od centrum miasta, natomiast znacznie mniejszy – zabudowa blokowa (ok. 12%). Dzielnice mieszkaniowe z budownictwem blokowym powstałym po II wojnie światowej mieszczą się w centralnej (nad zalewem) i południowej części miasta. Tworzą je cztero-pięciokondygnacyjne domy wielorodzinne oraz osiedle domów wojskowych. Najbardziej zróżnicowane jest budownictwo jednorodzinne, częściowo przemieszane z zabudową letniskową. Część tej zabudowy powstała w okresie międzywojennym – robotnicze osiedle Osiny, zbudowane przy ówczesnej walcowni miedzi, oraz osiedla po zachodniej stronie torów kolejowych. Po II wojnie światowej dzielnice domków jedno-

rodziny powstały w południowej części Głowna na miejscu poprzedniej zabudowy letniskowej oraz w północno-zachodniej części miasta. Zabudowa północno-wschodniej części Głowna jest typowo podmiejska (z towarzyszącymi jej przydomowymi sadami i ogrodami). Większość tego terenu zajmują intensywne uprawy podmiejskie – sady, plantacje truskawek, porzeczek oraz szklarnie.

Tereny komunikacyjne zajmują prawie 9% powierzchni ogólnej miasta (tab. 1). Składają się na nie ulice, place, drogi, a także linia kolejowa.

Niewielki odsetek powierzchni zajmują tereny produkcyjne – zaledwie 3,5% ogółu. Największe i wyróżniające się w przestrzeni miejskiej zakłady to Głowno – Centrum Mercedes Sp. z o.o. i Zakłady Szlifierek położone w dolinie Mrogi, w południowej części miasta. Poza tym mniejsze jednostki przemysłowe występują w dolinie Mroźnicy – w południowej części nad stawem Zakłady Ziemniaczane Polbaf, na północ od nich Spółdzielnia Mleczarska i pomniejsze w centrum miasta (Spółdzielnia Gorseciarska).

Nieużytki – mocno rozproszone na terenie całego miasta – stanowią 3,2% ogólnej jego powierzchni. Są to obszary, które w przyszłości mogą być wykorzystane pod różne inwestycje.

Niecałe 3% powierzchni stanowią w Głownie wody. Składają się na nie powierzchnie 3 rzek oraz kilku zbiorników wodnych, z których największy, położony w centrum miasta, pełni rolę rekreacyjno-wypoczynkową.

Ważną rolę we współczesnym świecie odgrywają usługi. Zajmują one przedostatnie miejsce w bilansie użytkowania ziemi w Głownie, stanowiąc 2,1% powierzchni miasta. Częściowo jest to wynikiem przemierzania usług z zabudową mieszkaniową (w parterach domów) – teren taki jest wówczas traktowany jako mieszkaniowy. Faktem jest, iż usług w mieście jest stosunkowo niewiele – brakuje zwłaszcza infrastruktury turystycznej, bez której funkcja turystyczna, do której predestynują Głowno warunki naturalne i tradycja, nie może się rozwijać.

Ostatnią grupę użytków stanowią inne tereny zainwestowania miejskiego (1,3%). Były one tak rozproszone i niewielkie, że nie zostały uwzględnione na mapie.

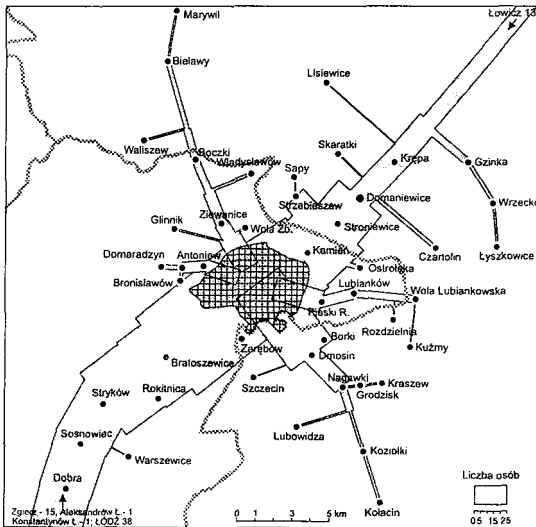
Jak wynika z dokonanej prezentacji użytkowania ziemi, Głowno, mimo swej niedużej powierzchni i stosunkowo niewielkiego zaludnienia, jest miastem zróżnicowanym przestrzennie, w którym stare dzielnice sąsiadują z nowymi, przemieszane są różne typy użytków i funkcje. Uderzającą cechą jest dominacja terenów zieleni i rekreacji (głównie las sosnowy) oraz intensywnych upraw podmiejskich. Te dwa typy użytków tworzą otoczkę wokół miasta. Trzecią współdominantą jest zabudowa mieszkaniowa koncentrująca się w centrum i wokół niego oraz wzdłuż torów kolejowych i na południu miasta w pobliżu zakładów przemysłowych.

3. ZWIĄZKI GŁOWNA Z REGIONEM

Związki Głowna z regionem analizowano, badając różnego typu migracje wahadłowe ludności: dojazdy do pracy oraz dojazdy do szeroko pojętych usług, w tym osobno do szkół. Badania te były prowadzone z uwzględnieniem zakładów pracy, szkół, sklepów, banków, urzędów, targowiska itp. W każdym z tych miejsc (z wyjątkiem zakładów pracy) ankietowano uczniów i klientów, pytając, skąd przybyli. Kierunki ich przyjazdów oraz codziennych dojazdów do pracy wyznaczyły zasięg oddziaływania Głowna (rys. 2-4). Badania dowiodły, iż region miasta ma znacznie szerszy zasięg niż sama gmina Głowno, co jest zrozumiałe, gdy weźmie się pod uwagę chociażby sam kształt gminy i usytuowanie w niej miasta (tuż przy południowej granicy).

4. DOJAZDY DO PRACY

Analizując dojazdy do pracy wykorzystano dane z 16 przedsiębiorstw zatrudniających blisko 50% ogółu zatrudnionych w mieście. Wśród przebadanych pracowników dojeżdżający do pracy stanowili powyżej 19% i prawie



Rys. 2. Wielkość i kierunki dojazdów do pracy do Głowna

wszyscy byli zatrudnieni w przemyśle. W tej liczbie aż 54% dojeżdżających było pracownikami zakładów Głowno Centrum. Dojeżdżający pochodzili z 63 miejscowości, w tym z siedmiu miast: Aleksandrowa Łódzkiego, Konstantynowa Łódzkiego, Łowicza, Łodzi, Skierniewic, Strykowa i Zgierza (rys. 2). Większość miejscowości, z których rekrutowali się dojeżdżający (po kilka osób) jest położona na pograniczu dwóch ościennych województw, łódzkiego i skierniewickiego. Najliczniej byli reprezentowani mieszkańcy terenów sąsiadujących z Głownem oraz położonych wzdłuż linii komunikacyjnych (rys. 2, tab. 2) – głównie linii kolejowej Łódź–Warszawa (przez Łowicz).

Tabela 2

Kierunki dojazdów do pracy w Głownie w 1996 r.

Miejscowość	Liczba osób dojeżdżających	% ogółu dojeżdżających
Dmosin	47	12,6
Łódź	38	10,2
Osiny	28	7,5
Domaniewice	26	7,0
Stryków	26	7,0
Strzebieszew	20	5,3
Łowicz	17	4,5
Zgierz	15	4,0
Bratoszewice	15	4,0
Piaski Rudnickie	13	3,5

Źródło: Studenckie badania terenowe, maj 1996.

Duży udział w dojazdach stanowią mieszkańcy Łodzi. Są to głównie lekarze, kadra menedżerska i wysoko wykwalifikowani pracownicy.

Najwięcej osób dojeżdża z pobliskich miejscowości położonych w odległości do 10 km od Głowna – 61,7% ogółu. Natężenie dojazdów maleje wraz z odległością (tab. 3).

Tabela 3

Zależność dojazdów do pracy w Głownie od odległości od miasta

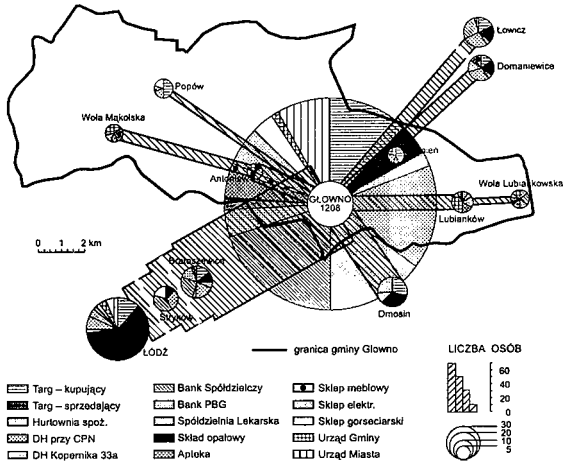
Odległość	Liczba miejscowości	Liczba dojeżdżających	% ogółu
do 5 km	14	133	35,8
5–10 km	22	96	25,9
10–15 km	15	57	15,4
15–20 km	6	28	7,5
pow. 20 km	6	57	15,4
Ogółem	63	371	100%

Źródło: Studenckie badania terenowe, maj 1996.

Analiza dojazdów do pracy w Głownie wskazuje, że zasięg oddziaływania miasta jest ponadlokalny. Największa koncentracja zjawiska występuje wokół Głowna i wzdłuż linii kolejowej (rys. 2).

5. DOJAZDY DO WYBRANYCH USŁUG W GŁOWNIE

Badania dojazdów do instytucji usługowych były powadzone w dzień targowy (piątek). Oprócz targowiska wytypowano do nich: Urząd Miasta i Gminy, Bank Spółdzielczy, Powszechny Bank Gospodarczy, aptekę, spółdzielnię lekarzy specjalistów, skład opałowy, hurtownię artykułów spożywczych, dwa domy handlowe oraz sklepy: meblowy, gorsciarski, elektrotechniczny (rys. 3). Wszystkich klientów tych miejsc pytano w ciągu całego dnia, skąd pochodzą i z jaką częstotliwością odwiedzają daną placówkę. Na targowisku od wczesnego ranka do południa zadawano te same pytania kupującym i sprzedającym. Na rys. 3 przedstawiającym omawiane zagadnienia pokazano jedynie te miejscowości, z których dojechało przynajmniej 5 osób.



Rys. 3. Dojazdy ludności do usług w Głownie

Większość przebadanych klientów głowieńskich placówek, co jest zrozumiałe, stanowili mieszkańcy Głowna – w sumie 1208 osób. Na drugim miejscu uplasowali się mieszkańcy gminy Głowno (rys. 3). Oddziaływanie Głowna jako ośrodka usługowego nie ograniczyło się jednak do samej gminy, lecz wykroczyło poza jej granice, zwłaszcza na odcinku północny wschód i południowy zachód. Kierunki, z których ludność dojeżdżała do Głowna, to najczęściej:

- Łódź – byli to głównie sprzedający na miejscowym targowisku, w nielicznej reprezentacji także odwiedzający głowieńskie placówki usługowe;
- Bratoszewice – w znacznej mierze byli to kupujący (na targowisku i w domu handlowym) oraz klienci obu banków;
- Łowicz – głównie sprzedający i kupujący na targu oraz klienci Banku Spółdzielczego i domu handlowego;
- Dmosin – byli to kupujący i sprzedający na targu, odwiedzający dom handlowy i bank PBG;
- Domaniewice – byli to kupujący i sprzedający na targu, klienci sklepów oraz domu handlowego;
- Stryków – sprzedający na targu, klienci Banku Spółdzielczego oraz hurtowni spożywczej.

Ponadto do Głowna dojeżdżali mieszkańcy gminy z takich miejscowości, jak: Popów, Wola Mąkolska, Antoniew, Kamień, Łubianków i Wola Łubiankowska. Jak się okazało, stanowili oni w każdym przypadku mniejszą reprezentację niż dojeżdżający spoza gminy (rys. 3). Mieszkańcy gminy byli przede wszystkim kupującymi na targu oraz klientami sklepów, domu towarowego oraz banków.

Ze względu na specyficzny dzień wyznaczony do badań – piątek – znaczna część ankietowanych osób przyjechała do Głowna na targ i przy okazji dokonywała zakupów bądź odwiedzała banki i urzędy. Najmniej osób wybrało się w tym dniu do prywatnej spółdzielni lekarzy specjalistów, niewiele odwiedziło Urząd Miasta i Gminy oraz skład opałowy i sklep meblowy. Wśród sklepów bezkonkurencyjne okazały się domy towarowe, odwiedzane najliczniej (częściej placówka mieszcząca się obok stacji benzynowej, przy drodze Łódź–Łowicz), jeśli idzie o banki – dominował spółdzielczy. Pewną popularnością cieszył się także firmowy sklep gorsciarski w Głownie.

Na targowisko przyjeżdżali w charakterze sprzedających głównie mieszkańcy Łodzi, handlujący zarówno wyrobami włókienniczymi (ubrania), jak i kosmetykami, artykułami chemicznymi, artykułami gospodarstwa domowego oraz mięsem i jego przetworami. Byli to głównie handlarze, a nie bezpośredni wytwórcy. Ponadto wśród sprzedających dużo osób rekrutowało się z samego Głowna oraz z Dmosina i w mniejszym stopniu z Koluszek. Oddzielną grupę stanowili drobni rolnicy sprzedający własne wyroby – owoce, warzywa,

sadzonki roślin, jaja, pisklęta kur i kaczek. Pochodzili oni z takich miejscowości, jak: Wola Zbrożkowa, Gosławice, Wola Cyrusowa, Bronisławów, Dmosin i Kołacin. Kupującymi na targowisku byli przede wszystkim mieszkańcy Głowna.

Jeżeli chodzi o częstotliwość przyjazdów do Głowna, to najczęściej miasto odwiedzają najbliżsi jego sąsiedzi, mieszkańcy takich miejscowości, jak: Wola Łubiankowska, Dmosin, Domaradzyn, Łyszkowice, Kraszew (przyjeżdżają do Głowna 1–2 razy w tygodniu, przeważnie w dni targowe). Inni, rekrutujący się z okolicznych gmin (Stryków, Bielawy, Brzeziny) odwiedzają Głowno 1–2 razy w miesiącu.

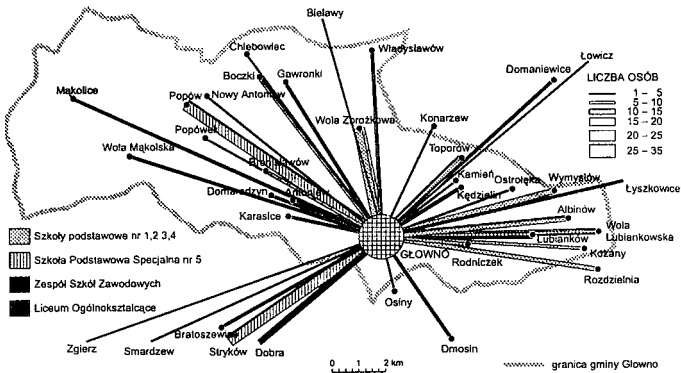
6. DOJAZDY DO SZKÓŁ

W Głownie funkcjonuje 5 szkół podstawowych, w tym jedna specjalna, jedno Liceum Ogólnokształcące oraz Zespół Szkół Zawodowych (w tym Zasadnicza Szkoła Zawodowa, Technikum Mechaniczne i Liceum Ogólnokształcące dla Pracujących). W szkołach tych w 1996 r. było zatrudnionych 230 nauczycieli, zaś uczyło się 3008 uczniów. Spośród nauczycieli 11 osób (4,8% ogółu) dojeżdża codziennie do pracy – z Łodzi, Strykowa, Zgierza, Bratoszewic, Kamiennej, Osin, Łubiankowa i Woli Gosławskiej. Najczęstszymi środkami lokomocji dojeżdżających nauczycieli są własny samochód, kolej i autobus.

Wśród uczniów różnych typów szkół ogółem dojeżdża 10,8%. Najwięcej dzieci (przeszło połowa) dojeżdża do szkoły specjalnej stopnia podstawowego, która jest jedyną tego typu placówką na terenie gminy. Dzieci dowożone są specjalnie do tego celu przeznaczonymi autobusami komunalnymi lub PKS. Dojeżdżają głównie z Woli Zbrożkowej, Woli Łubiankowej, Strykowa i Popowa (rys. 4). Do pozostałych szkół podstawowych dojeżdża tylko 8,2% ogółu, głównie z północno-wschodnich terenów wokół Głowna – najwięcej z Woli Zbrożkowej, Toporowa, Wymysłowa i Albinowa.

Do jedynego w Głownie Liceum Ogólnokształcącego dojeżdża 38% uczniów. Mieszkają oni najczęściej w Bratoszewicach, Łubiankowie, Dmosinie, Łyszkowicach i Strykowie (rys. 4). Młodzież dojeżdża zazwyczaj koleją lub autobusem, a w okresie wiosenno-jesiennym także rowerem.

W Zespole Szkół Zawodowych na 580 uczniów spoza miasta dojeżdża jedynie 26, czyli 4,6% ogółu. Reprezentacja kierunków dojazdów jest dość liczna – Dobra, Zgierz, Łowicz, Bielawy, Dmosin, Antoniew, Mąkolice, Domaniewice i Łyszkowice (rys. 4). Korzystają oni z takich samych środków lokomocji, jak młodzież licealna.



Rys. 4. Zasięg oddziaływania Głowna jako ośrodka szkolnictwa

Głowińscy uczniowie dojeżdżają w sumie z 38 miejscowości. Najwięcej uczniów rekrutuje się z Woli Zbrozkowej. Spośród wspomnianych 38 miejscowości 12 nie należy do gminy Głowno, a 7 jest położonych poza województwem łódzkim.

Badane związki Głowna z jego regionem wskazują na to, iż zasięgi wpływów miasta wykraczają poza granicę gminy oraz północno-wschodnią granicę województwa łódzkiego. Jest to konsekwencją m. in. skrajnego położenia miasta w województwie i w samej gminie oraz specyficznego kształtu gminy, która jest rozciągnięta południkowo. Granice miasta pokrywają się niemal z granicami gminy w najwęższej jej części. Na tym odcinku przebiegają też najważniejsze szlaki drogowe – droga Łódź–Warszawa oraz linia kolejowa z Łodzi do Warszawy (przez Łowicz). Wiadomo, że najsilniejsze powiązania występują zawsze wzdłuż linii komunikacyjnych, co jest związane z dostępnością terenu. Dlatego właśnie wpływy Głowna wybiegają poza gminę i województwo na linii z południowego zachodu na północny wschód oraz na południe (rys. 3, 4). W strefie wpływów Głowna znajdują się przede wszystkim okoliczne wsie i pobliskie, znacznie od niego mniejsze miasto Stryków.

Powiązania usługowe Głowna wyraźnie wskazują na tradycyjne kierunki ciężenia miasta ku Łodzi (Głowno leży w jej strefie podmiejskiej i jednocześnie na terenie województwa łódzkiego) i ku Łowiczowi (dawny powiat łowicki).

LITERATURA

- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1991, *Miasta łódzkiego zespołu miejskiego i ich związki z Łodzią*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia geographica 13.
- Liszewski S., 1987, *Geneza i rozwój osadnictwa wycieczkowego w otoczeniu Łodzi*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Turyzm 3.
- Miasta Polski w tysiącleciu*, 1967, t. 2, Ossolineum, Wrocław.
- Piech M., 1997, *Struktura funkcjonalna Głowna. Analiza miejsc pracy. Dojazdy do pracy*, maszynopis w Katedrze Geografii Miast i Turyzmu.
- Sieradz – studia nad organizacją przestrzeni miasta*, 1982, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia geographica 1.

Katedra Geografii
Miast i Turyzmu UŁ

Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz

GŁOWNO AND ITS REGIONAL INTERACTIONS

(Summary)

This article deals with regional interactions of Głowno (a town of 16 thousand inhabitants, situated in the Łódź voivodship, 25 km away from Łódź). The study is based on materials accumulated in the course of field research conducted by students in 1996. The paper starts with a historical perspective on the development of Głowno and outlines the evolution of its functions. It next discusses the spatial differentiation of the town including its present land use pattern. The second part analyses interactions between Głowno and its region, that is commuting to work and travel to services (including schools). The findings of the research indicate that the range of interaction extends beyond the commune of Głowno towards Łódź and Łowicz.