

# Dobroński, Adam

---

## Kartki z dziejów komunikacji płockiej

---

Notatki Płockie 15/5-59, 19-21

---

1970

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://mazowsze.hist.pl).

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

nego na słynnym obrazie Riepina. Zapewne intuicja artysty pomogła mu przedstawić postać cara w sposób zbliżony do jego rzeczywistego wyglądu.

Wielka Historia Powszechna, wydawnictwo Trzaski, Ewerta i Michalskiego, tom 5, cz. 2, Warszawa 1939 podała jeszcze dwa wizerunki Iwana Groźnego, według współczesnych drze-

worytów (o mało charakterystycznych rysach twarzy), a Historia Powszechna opracowana przez Akademię Nauk ZSRR, przekład polski, W-wa 1967 zamieściła reprodukcję portretu (o bardziej indywidualnych cechach), pędzla nieznanego malarza rosyjskiego z XVI wieku. Jednak oba wydawnictwa nie podały bliższych szczegółów.

ADAM DOBRŃSKI

## Kartki z dziejów komunikacji płockiej

Bogata jest historia Płocka jako węzła komunikacyjnego. U stóp grodu, a potem i miasta przebiegała arteria rzeczna — Wisła. Droga wodna dublowana była traktem, który na interesującym nas odcinku przechodził przez Zakroczym — Wyszogród, kierując się następnie ku Szpetalowi (Włocławek) i Nieszawie. Szlak ten krzyżował się w Płocku z trasą „południową” od Łęczycy i Kutna ku Warmii i Mazurom (późniejsze Prusy Wschodnie). W okresie Królestwa Polskiego, a zwłaszcza po 1837 roku, kiedy to Płock został siedzibą władz gubernialnych, rozwinęła się i sieć dróg lokalnych. Niestety, rozwój ilościowy nie szedł w parze z poprawą stanu nawierzchni. U progu XX-tego wieku wspomniany już wyżej szlak nadwiślański był szosą I kategorii tylko na odcinku Płock—Bodzanów; z Bodzanowa do Modlina jechało się drogą gruntową II kategorii<sup>1)</sup>.

Taka sytuacja utrudniała ruch pasażerski, ale w większym jeszcze stopniu wpływała na życie gospodarcze całej guberni i samego Płocka. Z kolei brak wielkiego przemysłu pozbawiał cały region atutu przetargowego w walce o poprawę stanu sieci komunikacyjnej.

„Do tych pór (1898 r. — A. D.) znane są tylko pokłady węgla brunatnego..., oraz kilka rodzajów gliny”<sup>2)</sup>.

Istniały co prawda dwie odlewnie żelaza i dwa piece, ale pracowało przy nich zaledwie 21 robotników<sup>3)</sup>.

W guberni płockiej dominowała uprawa zbóż i innych roślin oraz hodowla. Na tej bazie kwitł przemysł spożywczy, rozwijały się niektóre gałęzie rzemiosła. To wystarczyło, by rozpocząć starania o zbudowanie lokalnej linii kolejowej.

Północno-wschodnia część guberni była przecięta Koleją Nadwiślańską. Jej wpływ na gospodarkę omawianego regionu był znikomy. Na całą gubernię płocką wypadało zaledwie 57 kilometrów torów i cztery stacje: Gąsocin, Ciechanów, Konopki i Mława. Dawało to średnią 0,7 km linii kolejowej na 100 km<sup>2</sup>, gdy średnia dla Królestwa Polskiego przekraczała 2,5 kilometra. Brak połączenia kolejowego szczególnie dotkliwie odczuwał sam Płock. „Echa Płockie i Łomżyńskie” w notatce z dnia

1 marca 1899 roku zauważyły: „Od czasu do czasu słyszeć się dają stale pogłoski o kolei, która połączy ma miasto nasze (Płock — A. D.) z tym, lub innym punktem kolejowym. Jest to dość naturalny odruch życzeń, jakie noszą w sercu płocczanie. Szkoda tylko, że niektórzy nie zdają sobie sprawy, że od życzeń i pogłosek daleko często do rzeczywistości”<sup>4)</sup>.

Pogłoski, o których mowa, dotyczyły najczęściej połączenia Płocka z Kutnem, a przez ten węzeł z Koleją Warszawsko-Bydgoską. Widziano też możliwość przedłużenia linii ku Prusom Wschodnim. Ta wizja została wreszcie zrealizowana w okresie międzywojennym (Kutno—Płock—Brodnica), a historycznie całość opracował Franciszek Dorobek<sup>5)</sup>.

W tym miejscu chcemy omówić projekty budowy linii kolejowej Płock—Modlin (wówczas Nowo-Georgiewsk).

W 1885 roku „Korespondent Płocki” donosił o wielce skomplikowanym projekcie połączenia kolejowego Modlin—Płock—Dobrzyń n/Wisłą—Lipno—Dobrzyń n/Drwęca<sup>6)</sup>. W samym Płocku stanąć miał podwójny dworzec z wielkimi magazynami przeładunkowymi. Była to konieczność spowodowana różnicą w szerokości planowanych torów: normalny, używany w większości krajów europejskich, na odcinku z Prus Wschodnich i szeroki, rosyjski z Modlina. Projekt nie doczekał się realizacji. Nie gwarantował rentowności całego przedsięwzięcia i zawierał w sobie wiele problematycznych rozwiązań technicznych. Sprawą, która przezwyciężyła jego upadek były względy natury militarnej. Rosja carska potrzebowała dwukrotnie dłuższego czasu dla przeprowadzenia mobilizacji i ześrodkowania swoich wojsk niż mocarstwa zachodnie. Teren Królestwa Polskiego, a zwłaszcza jego lewobrzeżna część musiała być ewakuowana w razie natarcia Niemiec lub Austro-Węgier — wojska osłonowe miały jedynie opóźnić tempo posuwania się nieprzyjaciela<sup>7)</sup>. W takiej sytuacji koleje od granicy zachodniej Imperium Romanowych ku Wiśle uznano za nieprzydatne na wypadek wojny. Rząd carski ustępował od tej zasady niechętnie i tylko w wyjątkowych przypadkach. Dla pomniejszenia tej ujemnej roli czynnika militarnego w następnych projektach odstąpiono od

wizji połączenia Płocka z Prusami Wschodnimi. W roku 1900 ukazały się w Warszawie dwa druki: Zapiska o celi sooruzeniya Płockago podiezdznego puti i ekonomizieskom jego znaczenii i Zapiska ob' ekonomizieskom znaczenii i wierojatnoj dohodnosti projektirujenno Płockoj żeleznoj dorogi.

Linia kolejowa do Modlina zapewniałaby połączenie kolejowe przede wszystkim powiatom: Płock i Płońsk<sup>8</sup> (ten od 1893 roku należał do guberni warszawskiej), ale i w pewnym stopniu również powiatom: Lipno, Sierpc, Rybin i Gostynin (ten też w guberni warszawskiej). Przez Modlin przechodziła Kolej Nadwiślańska włączona do sieci komunikacyjnej Królestwa Polskiego. To nowe połączenie umożliwiłoby spadek cen na towary przywożone, a jednocześnie ułatwiłoby wywóz miejscowych produktów i ich sprzedaż w warunkach silnej konkurencji rynkowej.

Transport drogowy nie dawał tych szans — był za drogi. Szosa Płock—Goślice—Góra—Płońsk—Modlin miała 91 kilometrów długości (85 wiorst), a odnoga do Nasielska, która odłączała się od wyżej wymienionej szosy w miejscowości Przyborowice, liczyła około 93 kilometry (87 wiorst). Już poprzednio mówiliśmy o niedostatku jakości tych dróg. Sytuacja ulegała pogorszeniu w porze zimowej. Od października do kwietnia ściągany był też most prze Wisłę w Płocku i tym samym ulegała przerwaniu komunikacja z Kutnem<sup>9</sup>). W tej samej porze zamierała i żegluga na Wiśle. Była to niewątpliwie najtańsza droga przewozu, ale wydłużała czas i w dużej mierze zależała od kaprysów pogody. Nieregularna linia brzegowa i liczne mielizny utrudniały nawigację.

Projektowana kolej, jako lokalna, powinna swym zasięgiem obejmować jak największy obszar, zważając przytem na jego rozwój ekonomiczny i liczbę ludności.

Zdawała odpowiadać tym warunkom trasa: Modlin — Kroczewo — Zdunowo — Radzymin — Skarżyn — Gniewkowo — Blichowo — Płock; w sumie około 80 kilometrów długości (75 wiorst).<sup>10</sup>

Według wstępnych obliczeń tą linią kolejową można było wywozić rocznie 50—60 tysięcy ton towarów. Wywóz kształtowałby się na poziomie: 35—60 tysięcy ton, a obrót całkowity: 85—120 tysięcy ton. Tak duża rozpiętość danych liczbowych tłumaczy się tym, że autorzy obu wydawnictw inaczej widzieli zasięg oddziaływania kolei.

Wśród towarów wwożonych pierwsze miejsce pod względem wagowym zajmować miał węgiel kamienny. W dalszej kolejności szły: surowiec dla cukrowni, materiały budowlane, żelazo, koks, nafta i inne.

Ciekawiej przedstawia się lista towarów, które można było ekspediować projektowaną linią. Prym wiedzcie tu ziarno — ponad 32 tysiące ton. W tym względzie cała gubernia płocka miała duże nadwyżki.

W roku 1896/1897 zebrano zbóż ozimych i jarych 2 111 100 czetwierci<sup>11</sup> (Czetwierć = 209,9 litrów).

W roku 1899/1900 zebrano już 2 379 392 czetwierci<sup>12</sup>.

Tymczasem ludność w celach konsumpcyjnych i na ponowny zasiew potrzebowała 1 530 259 czetwierci<sup>13</sup> zbóż.

Część ziarna wysyłana była już w postaci mąki, co stanowiło dodatkový bodziec dla rozwoju młynarstwa. W roku 1895 gubernia płocka dawała zaledwie 1,01% produkcji przemysłowej Królestwa Polskiego<sup>14</sup>. Młyny parowe — było ich 6 na 104 w Królestwie, przebrały aż 8,1% całej wartości zmielonego ziarna. Te ostatnie dawały w 1895 roku aż 8,6% produkcji cukru w Królestwie Polskim<sup>16</sup>. Możliwość były jednak dużo większe w związku z rozwiniętą uprawą buraka cukrowego. Surowiec ten był częściowo spławiany Wisłą do cukrowni na terenie guberni warszawskiej. Przeladunki sprawiały, że buraki traciły na jakości. Na przełomie XIX i XX wieku na terenie guberni płockiej zbudowano kilka nowych cukrowni: Borowiczki, Chełmica, Ostrowite — wszystkie one odczuwały dotkliwie brak węgla. Z terenów objętych zasięgiem projektowanej linii kolejowej można było wywozić do 5 tysięcy ton cukru rocznie i nieco więcej jeszcze piwa, wina, miodu, spirytusu.

Podobnie było i z produkcją zwierzęcą. W 1899/1900 roku na terenie całej guberni płockiej było między innymi: 222 036 sztuk bydła rogatego, 361 714 owiec i 71 089 świń<sup>16</sup>. Na liście przewidywanego wywozu zajmowały poczesne miejsca: mięso, wełna, skóry.

Oto wykaz miejscowości i zakładów przemysłowych, położonych w zasięgu projektowanej linii kolejowej Płock—Modlin.

Fabryki narzędzi rolniczych: Płock, Płońsk.

Browary: Kroczewo, Maszewo, Zaborowo.

Cegielnie: m. in.: Góry, Kosewo (dwie).

Cukrownie: Borowiczki, Chełmica, Leonów, Mała Wieś, Ostrowite.

Gorzelnie: Kroczewo, Nacpolsk, Radzymin, Ściecien, Trębki (dwie), Smoszewo, Wrońska, Zdunowo,

W Kroczewie, Trębkach i Radzyminie przeprowadzano rektyfikację

Młyny parowe: Kroczewo, Maszewo.

Olejarnie: Gulczewo, Kamienica, Skarżyn.

Papiernia: Soczewka.

Tartaki: Kroczewo, Wychódź<sup>17</sup>.

Na wyróżnienie zasługuje przede wszystkim majątek Kroczewo zajmujący obszar 2 450 hektarów z młynem, browarem, gorzelnią i tartakiem. Otrzymywany tu spirytus wysyłany był nie tylko do Warszawy, lecz nawet do Suwałk.

Projektowana kolej służyć miała i do przewozu osób. Usprawniałaby komunikację Płocka (28,4 tys. ludności na dzień 1 I 1900 r.<sup>18</sup>) — stolicy guberni z Warszawą — siedzibą Generała Gubernatora. Korzystając z tego połączenia mogliby i mieszkańcy Płońska oraz w mniejszym stopniu Zakroczymiu i Wyszogrodu.

Autorzy obu omawianych druków wykazali zbyt optymizm co do ewentualnej liczby pasażerów i tonażu towarów mogących być przewożonych projektowaną linią. Ten optymizm

ze szczególną siłą uwidacznia się przy analizie kosztorysów. Uwzględniono w nich zbyt niskie koszty budowy — 20-35 000 rubli na 1 wiorstę. Zamierzano oszczędzić funduszy na zakupie taboru i sprzętu oraz na sumach wydawanych na eksploatację. Zabiegi te były konieczne dla ściągnięcia kapitałów. Obiecywano więc 4, a nawet 5% zysku (odsetki w skali rocznej)<sup>19</sup>

Do akcji propagandowej włączona została nie tylko prasa lokalna, lecz i centralna — na przykład „Kurier Codzienny”. Szerzyły się wieści z „kół dobrze poinformowanych” o kolejnych sukcesach w tej sprawie. Szczególnie zainteresowanie przejawiała ludność Płocka, tu też skoncentrował się sztab działaczy. Kolejne numery „Ech Płockich i Łomżyńskich” z roku 1900 przynosiły nowe, często sprzeczne z sobą, dane. Do względów ekonomicznych dołączyły się i inne. Kolej stała się sprawą prestiżową dla Płocka, miasta, które stopniowo porządkowało swą gospodarkę miejską i zmieniło wygląd zewnętrzny. Upatrywano w tej inwestycji „lekarstwo” na wiele dolegliwości, poczynając od kosztów utrzymania i życia kulturalnego, a kończąc na handlu zagranicznym. Zasięg oddziaływania kolei można było powiększyć poprzez budowę sieci linii wąskotorowych i rozbudowę dróg dojazdowych o utwardzonej powierzchni.

Jeszcze w pierwszych numerach „Ech” z 1901 roku zapowiadano wypuszczenie w najbliższym czasie sturublowych akcji<sup>20</sup>. Potem przysłała wiadomość o przejęciu budowy przez towarzystwo belgijskie i rozpoczęciu prac ziemnych w kwietniu<sup>21</sup>. Kubłem zimnej wody była w tej sytuacji wiadomość przedrukowana w „Echach” z „Kuriera Codziennego”: „Gdyby nawet znalazły się od razu potrzebne kapitały (co także przedstawia nie mało trudności...) to budowa kolei „Nowo-Georgiewsk—Płock” przy najbardziej sprzyjających warunkach nie może być wcześniej rozpoczęta jak w r. 1903”<sup>22</sup>

Okazało się, że nie załatwiono nawet formalności co do uzyskania koncesji. A wytyczenie trasy, zrobienie kosztorysów, zorganizowanie spółki?

Patrząc z perspektywy czasu wydaje się, że prócz decydujących czynników obiektywnych zależnych od władz rosyjskich i stanu kapitałów, o parażce zadecydowała i mała operatywność działaczy. Zrobiono wprawdzie „prasę” całej akcji i zmobilizowaną opinię publiczną, ale nie dość konsekwentnie i bez wycucia załatwiano te sprawy w Warszawie. Opinię tą łagodzi fakt, że słabe było poparcie płockich władz gubernialnymi, skrępowanych oficjalnymi zaleceniami Petersburga. Jesienią 1901 roku okazało się, że czynniki wojskowe nie zgodziły się też na budowę linii: Białystok—Mława—Płock—Łódź. „A więc jeszcze jeden projekt kolei przechodzącej przez Płock, upada.”<sup>23</sup> Lata następne nie przyniosły zasadniczych rozwiązań. I wojna światowa odsunęła na jeszcze kilka lat ten problem. W ramach II Rzeczypospolitej do roli magistrali awansował szlak kolejowy z Warszawy przez Kutno na Poznań lub Toruń—Bydgoszcz i szlak Herby—Gdynia. Przez Płock przeprowadzono lokalną, jednotorową linię o biegu „południkowym”. Nie zginęła myśl o połączeniu Modlin—Płock. Jeszcze w połowie lat pięćdziesiątych z tą propozycją występował wspomniany już Franciszek Dorobek, proponując jednocześnie i linię: Płock—Gąbin—Sanniki—Sochaczew.

„Budowa tych linii uaktywniłaby pod względem gospodarczym upadające miasteczka powiatów płockiego, gostynińskiego i lipnowskiego.”<sup>24</sup> Ta ostatnia propozycja pozbawiona jest wszelkich szans realizacji. Transport na niewielkich odległościach przejmują obecnie PKS. A co do linii Modlin—Płock—Włocławek, to pewnie nadal można na ten temat dyskutować jak siedemdziesiąt lat temu.

#### PRZYPISY

- 1 Pamjatnaja kniżka płockoj gubernii na 1899 god. Płock 1899, str. 188—189.
- 2 Encyklopediczeskij Słowar, t. XXIII A. S. Petersburg 1898 g. str. 924.
- 3 Obzor płockoj gubernii za 1900 god. Płock, do-datek nr 2.
- 4 „Echa Płockie i Łomżyńskie”, nr 17 z 1.III.1899 r.
- 5 F. Dorobek — Towarzystwo Naukowe Płockie a problemy komunikacyjne Mazowsza w „Towarzystwo Naukowe Płockie 1820 — 1830 — 1907 — 1957. Szkice i materiały”. Płock 1957 r., str. 179-189.
- 6 „Korespondent Płocki”, nr 2 z 6.I.1885 roku.
- 7 Patrz A. Dobroński — Płock w przededniu I wojny światowej — Miasto i wojsko w „Notatki Płockie” nr 3/57 z IV—VI 1970 roku.
- 8 Oba te powiaty wyróżniały się gęstością zaludnienia i procentem ziem uprawnych. Areal ziem uprawnych w pow. Płock wynosił 75% całej powierzchni, w pow. Płońsk 71% — podczas gdy na przykład w pow. Miawa zaledwie 54%. (Zapiska o celi sooruzenijskom... str. 187.)
- 9 Na przykład w 1901 roku postawiono most 20 marca, a ściągnięto w połowie listopada. „Echa Płockie i Łomżyńskie” nr 25 z 27.III i nr 95 z 27.XI.1901 roku.
- 10 Zapiska ob' ekonomiczieskom... str. 4.
- 11 Pamiatnaja kniżka płockoj gubernii nr 1899 god. str. 40—41.
- 12 Obzor płockoj gubernii za 1900 god, str. 2.
- 13 tamże — str. 8.
- 14 „Trudy Warszawskiego Statycznego Komiteta”, t. XXIX. Warszawa 1907 rok, str. 83—84.
- 15 tamże — str. 110—113.
- 16 Obzor... str. 7.
- 17 Zapiska ob' ekonomiczieskom... str. 8.
- 18 Obzor... str. 15.
- 19 4% — Zapiska o celi sooruzenijskom... 5% — Zapiska ob' ekonomiczieskom.
- 20 „Echa Płockie i Łomżyńskie”, nr 5 z 16.I.1901 roku.
- 21 tamże — nr 20 z 9.II. i 22 z 16.III.1901 r.
- 22 op. cit. — nr 57 z 17.VII.1901 roku.
- 23 tamże — nr 87 z 30.X.1901 roku.
- 24 F. Dorobek — Towarzystwo Naukowe Płockie... str. 187.