

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE PŁOCKA W PIERWSZEJ POŁOWIE XX WIEKU. POTRZEBY, POMYSŁY, PLANY, REALIZACJE

Abstrakt

Płock w pierwszej połowie XX wieku to z jednej strony miasto borykające się z wieloma problemami komunikacyjnymi, ale to również wielki plac budowy. Główne inwestycje komunikacyjne tego okresu to: budowa mostu drogowo-kolejowego wraz z dojazdami oraz budowa połączenia kolejowego. Realizacja kosztownych inwestycji przy jednoczesnym braku pieniędzy w kasie Państwa wymuszała podejmowanie często bardzo trudnych decyzji, których skutki mieszkańcy Płocka odczuwają do dziś.

Słowa kluczowe: Płock, most, kolej, ulica Mostowa

Płock jest miastem położonym na malowniczej, blisko 50-metrowej skarpie wiślanej. Taka lokalizacja powodowała, że osoby przybywające tu od strony Wisły, znajdujące się na nabrzeżu, zmuszone były do pokonania nietypowego jak na Mazowsze stromego wzniesienia. Problem stromej ulicy Mostowej, wcześniej nazywanej Nadwiślańską¹, narastał od dziesiątek lat, wzmógł się dodatkowo w chwili wybudowania w XIX wieku mostu na Wiśle i systematycznego zwiększania się ruchu towarowego. Sytuacja pogorszyła się dodatkowo po realizacji inwestycji, o którą od wielu lat zabiegali sami płocczanie, a mianowicie po oddaniu do użytkowania odcinka linii kolejowej relacji Kutno-Płock z tymczasową, jak wówczas określano, bocznicą Płock-Radziwie.

Inwestycja realizowana na podstawie Ustawy z 11 kwietnia 1919 r. o budowie linii kolejowej Łódź-Kutno-Płock pierwotnie planowana do budowy łącznie z odcinkiem Płock-Sierpc i przebudową wąskotorowej linii Nasielsk-Sierpc, jak się miało okazać po latach, powstawała z przerwami przez niespełna 20 lat. Prace rozpoczęte już w lipcu 1919 r. przerwała wojna polsko-bolszewicka². Następnie trudna sytuacja gospodarcza Polski powodowała konieczność dokonywania trudnych wyborów w zakresie planowanych inwestycji. Po zakończeniu działań wojennych ówczesny starosta płocki Wacław Podwiński zorganizował w Sali Sejmiku Płockiego spotkanie, na którym ustalono, iż priorytetowym połączeniem kolejowym dla Płocka jest odcinek Kutno-Płock, w drugiej kolejności natomiast odcinek Płock-Sierpc. Życzenia te uwzględnił Polski Rząd i w 1921 r. prace na sugerowanym odcinku zostały wznowione. Większość robót na linii wykonywało Towarzystwo Robót Inżynierskich „TRI” z Poznania³. Część robót prowadził również sposobem gospodarczym VI Oddział

Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Płocku, który dodatkowo sprawował miejscowe kierownictwo i nadzór nad budową. Powojenne trudności finansowe spowodowały zasadnicze zmiany w pierwotnie przyjętych warunkach projektowych. W związku z brakiem funduszy na budowę mostu kolejowego, który miał stanąć w okolicach dzisiejszego mostu Solidarności, zdecydowano się na wdrożenie rozwiązań tymczasowych. Rozwiązania te polegały na budowie 3 km odcinka bocznicy kolejowej zakończonej tymczasową stacją kolejową na ówczesnych przedmieściach Płocka – wsi Radziwie. Ruch towarowy na odcinku Kutno-Płock rozpoczęto tymczasowo już od 27 grudnia 1923 r. Natomiast 28 czerwca 1924 r. otwarto ruch osobowy jednej pary pociągów pod zarządem Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych. Otwarcie linii, które pierwotnie miało mieć miejsce najpóźniej wiosną 1922 r., odbyło się 17 października 1925 r.⁴ (oficjalne nastąpiło na podstawie rozporządzenia Ministra Kolei, które weszło w życie 1 listopada 1925 r.).

Z chwilą uruchomienia połączenia kolejowego odnotowano znaczący wzrost ruchu na ulicy Mostowej, która, nie posiadając odpowiednich parametrów technicznych, stała się jedną z najbardziej niebezpiecznych ulic miasta⁵. Należy przy tym pamiętać, iż posiadająca bardzo duży spadek (~6%) ulica była wówczas jedynym połączeniem łączącym ówczesny, zbudowany jeszcze w 1916 r. most wojenny z centrum miasta (Rynkiem Kanonicznym, przemianowanym w 1935 r. na Plac Gabriela Narutowicza⁶). Wąska i stroma ulica była nie lada wyzwaniem dla ówczesnych wozów konnych. Jazda stawała się długa i powolna, wymagająca niejednokrotnie wyprzedzania, co powodowało dodatkowe zagrożenia. Z uwagi na te okoliczności w połowie lat 20. XX wieku Magistrat rozpoczął projektowanie

drugiego, bezpieczniejszego połączenia nabrzeża wiślanego z centrum miasta. Według obowiązujących wówczas normatywów zakładano, aby ruch mógł odbywać się płynnie, spadek drogi nie powinien przekraczać 4%. Niestety, uzyskanie takiego wskaźnika na Wzgórzu Tumskim, biorąc pod uwagę dużą różnicę poziomów pomiędzy mostem wojennym a centrum wynoszącym ~35 m powodowało, iż nowo projektowana droga musiała być znacznie dłuższa od dotychczasowej⁷.

Pierwsze plany drogowców przewidywały próbę przejścia drogi przez Górki Niemieckie do Placu Floriańskiego (nazwa placu uległa zmianie w 1933 r., gdy uzyskał patrona w postaci Józefa Piłsudskiego, obecnie nazwany Placem Obrońców Warszawy⁸). Rozwiązanie to nie gwarantowało jednak osiągnięcia pożądanego efektów. W kolejnych wariantach przewidywano poprowadzenie drogi po prawej stronie mostu jako połączenie z ulicą Warszawską oraz nawiązanie się do alei Jana Kilińskiego. Wariant skrzyżowania z ulicą Warszawską również odrzucono, w związku z czym pozostał jedynie wariant ostatni, na którym się ostatecznie skupiono. Jak pisał w referacie technicznym dla projektu nowej drogi dojazdowej do miasta 15 czerwca 1926 r. architekt miejski inż. Stanisław Różański: „Rozwiązanie to jest jedynym możliwym i nie przedstawiającym nadzwyczajnych trudności. Jak wykazują profile poprzeczne, droga ta wymaga wielkich robót ziemnych, jednak z powodu otwartego stoku roboty ziemne nie wymagają przewozu, ziemia może być zużyta na miejscu dla wyrównania i uregulowania skarpy, względnie może zostać usunięta do Wisły. Teren skarpy jest obecnie bezwartościowy (...) Poza stroną użytkową tego rozwiązania, droga ta prowadzona stokiem otworzy nowy widok, będzie upiększeniem miasta”⁹.

Wstępny projekt nowej ulicy Mostowej opracowano, a następnie 24 marca 1926 r. przestano do rozpatrzenia i zaopiniowania Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych Województwa Warszawskiego. Początkowo Magistrat czynił starania, aby projekt został komisyjnie omówiony na miejscu, jednak z przyjazdu do Płocka inż. Władysława Trylińskiego, Dyrektora Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych Województwa Warszawskiego oraz Naczelnika Wydziału Komunalnego Ministerstwa Robót Publicznych inż. Romana Felińskiego nic nie wyszło. W ramach wysłanego projektu przewidywano jezdnię wraz z chodnikami o łącznej szerokości 13 m. Cenę realizacji inwestycji oszacowano według kosztorysu na 237 901 zł. Budowa nowej trasy wiązała się również z potrzebą wykupu gruntów w większości z majątku „Grabówka” inż. Piotra hr. Miączyńskiego oraz

Seminarium Nauczycielskiego Żeńskiego Zofii Bukowieckiej¹⁰. Ostatecznie do realizacji nowej ulicy według tego projektu nie doszło.

W 1930 r. Ministerstwo Robót Publicznych, biorąc pod uwagę m.in. bardzo zły stan mostu wojennego, poleciło Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie opracowanie projektu stałego mostu drogowego na Wiśle w Płocku. W kwietniu 1931 r. przybyła do Płocka specjalna Komisja Ministerstwa Robót Publicznych. W trakcie zebrania w gmachu Starostwa Płockiego, w którym wzięli udział: Rektor Politechniki Warszawskiej prof. Andrzej Pszenicki, Dyrektor Departamentu Drogowego inż. Melchior Nestorowicz, Dyrektor Departamentu Robót Publicznych Województwa Warszawskiego inż. Władysław Tryliński, Naczelnik Wydziału Mostowego w Ministerstwie Robót Publicznych inż. Stanisław Wilman i z Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego inż. Bartoszewski oraz Starosta Płocki Mikołaj Godlewski, Prezydent miasta Płocka Adam Ostaszewski, naczelnik Zarządu Dróg Wodnych inż. J.R. Tyrało, architekt miejski inż. Jerzy Woyno i inż. powiatowy Jerzy Szaniawski, przedstawiono plany mostu. Jeśli chodzi o drogi dojazdowe do mostu po stronie płockiej, ruch miał odbywać się po trasie ówczesnej ulicy Mostowej, a także nową ulicą o kształcie serpentyny, zaczynając się na Placu Floriańskim. Planowano wówczas, że jeszcze w 1931 r. rozpoczną się studia techniczne dotyczące przyszłego mostu, które miały potrwać co najmniej do jesieni 1932 r. W tymże roku miały rozpocząć się roboty ziemne. Nic z tych planów jednak nie wyszło. W celu maksymalnego zredukowania wydatków na budowę tzw. łącznicy kolejowej pomiędzy linią kolejową Kutno-Płock Radziwie a linią Płock Miasto-Sierpc podjęto decyzję o budowie mostu drogowo-kolejowego.

Budowa linii Płock-Sierpc rozpoczęta jeszcze w 1919 r., a następnie na kilka lat wstrzymana, została ponownie wznowiona w 25 czerwca 1931 r.¹¹ i była prowadzona w dużym tempie. Prace prowadzono jednocześnie zarówno od strony Sierpca jak i Płocka. W sierpniu 1932 r. na odcinku Płock-Proboszczewice wykonane były już wszystkie roboty ziemne, a na odcinku Proboszczewice-Sierpc około 70% tych robót. Wszystkie prace ziemne zakończono 23 grudnia 1932 r., po czym przystąpiono do dalszych prac związanych z układaniem torów.

Jeszcze w lutym 1932 r. odbyła się w Warszawskiej Dyrekcji Robót Publicznych zwołana przez Dyrektora Robót Publicznych międzyministerialna konferencja w sprawie budowy wspólnego mostu drogowo-kolejowego przez Wisłę w Płocku. W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego, delegaci Ministerstwa

Komunikacji oraz Ministerstwa Robót Publicznych. Ustalono wówczas, iż przy realizacji projektu przeanalizowane zostaną dwie alternatywy: z ułożeniem toru kolejowego w środku jezdni drogowej przy odpowiednim jej poszerzeniu i założeniu, że most byłby zamykany dla ruchu kołowego na czas przejazdu pociągów i druga z umieszczeniem toru kolejowego na oddzielnym torowisku z boku od strony góry rzeki z jednym tylko chodnikiem dla pieszych po przeciwległej stronie jezdni drogowej. Na przeszkodzie rozpoczęcia prac znów stał brak środków finansowych. Dopiero w 1933 r. specjalne kredyty z Funduszu Bezrobocia oraz kredyty z Funduszu Pracy pozwoliły na rozpoczęcie prac nad wstępnym projektem mostu. Podczas specjalnej konferencji zwołanej przez Dyrektora Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji, która odbyła się w czerwcu 1933 r., przy udziale m.in. Konsultanta Mostowego Departamentu Dróg Kołowych prof. Andrzeja Pszenickiego, Prezydenta miasta Płocka Adama Ostaszewskiego i specjalnego delegata miasta, wiceprzewodniczącego Towarzystwa Technicznego w Płocku inż. Antoniego Kowalskiego uzgodniono parametry mostu drogowo-kolejowego z jezdnią drogową i oddzielnym torem kolejowym. Założono ponadto 16‰ spadek na moście, co wymagało specjalnego zezwolenia Ministra Komunikacji, a które uzyskano we wrześniu 1933 r. Trasa nowego mostu miała zostać zlokalizowana równolegle do starej przeprawy wojennej w odległości od niej o około 170 m w górę rzeki. Ponadto uzgodniono, że przyczółek na prawym brzegu będzie usytuowany w sposób umożliwiający wykonanie bulwaru wzdłuż rzeki Wisły, szerokość jezdni drogowej na moście miała wynosić 6 m pomiędzy krawężnikami, szerokość trasy przeznaczonej dla ruchu kolejowego miała wystarczyć na umieszczenie jednego toru kolejowego, przewidziano ponadto chodnik dla ruchu pieszego z jednej strony mostu o szerokości 1,5 m. Obok toru kolejowego planowano specjalny chodnik, przeznaczony wyłącznie dla personelu kolejowego. Obciążenia, na które powinien być obliczony most, miały odpowiadać mostowi drogowemu I klasy, dla ruchu kolejowego przewidziane parowozy i wagony z obciążeniami na osi, odpowiadającymi normie „D” Ministerstwa Komunikacji. Jezdnia drogowa na moście miała mieć nawierzchnię z kostki bazaltowej i zostać oddzielona od jezdni kolejowej za pomocą specjalnej siatki ochronnej. Szerokość jezdni drogowej na obu dojazdach miała wynosić 10 m. Ze względów oszczędnościowych Ministerstwo Komunikacji wykonać miało na swój koszt jedynie dojazdy z jezdnią 6 m szerokości, poszerzenie jezdni do 10 m potrzebne dla Płocka i urządzenie

chodników, wraz z odpowiednimi robotami ziemnymi, miały być wykonane przez Zarząd Miasta Płocka. Ustalono ponadto, iż połączenie traktowane będzie jako prowizoryczne i wykonane stosunkowo niewielkim kosztem. Po realizacji docelowego mostu kolejowego pod Płockiem w rejonie Ciechomic most miał stać się mostem typowo drogowym o szerokości jezdni 10 m.

W 1933 r. przeprowadzono szczegółowe studia terenowe, wytyczając przy tym na obu brzegach Wisły trasy dróg dojazdowych. We wrześniu 1933 r. rozpoczęto również wykonywanie badań geologicznych, dwóch na brzegach oraz trzech w korycie Wisły. Na początku 1934 r. rozpoczęto prace projektowe. Projekt koncepcyjny powstał na Politechnice Warszawskiej pod kierunkiem prof. Andrzeja Pszenickiego¹². Stefan Zagrodzki w Biurze Konstrukcyjnym Departamentu Dróg Kołowych na jego podstawie zaprojektował podpory mostu oparte na kesonach. Projekt techniczny ustroju niosącego opracował również zespół z Biura Konstrukcyjnego Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w składzie: Eugeniusz Hildebrand, Stanisław Lenczewski-Samotyja i Zygmunt Pieślak. Zaprojektowano most o długości 690,4 m, który tworzy siedem przęseł o zmiennej rozpiętości od 75,6 m do 110,4 m, a różnica poziomów niwelety wynosi ponad 10 m.

Tymczasem 19 listopada 1934 roku otwarto ruch kolejowy na odcinku Płock-Sierpc, a Płock stał się miastem z dwoma dworcami niemającymi połączenia.

Prace związane z budową nowego mostu na Wiśle przyspieszyły na przełomie 1935 i 1936 r. Wstępny projekt mostu zatwierdzono 19 października 1935 r. W tym samym czasie w okolicy przyszłej budowy rozpoczęto już transportowanie sprzętu oraz część niezbędnych materiałów z będących na ukończeniu budów mostów w Toruniu i Włocławku. W lutym 1936 r. rozpoczęto badania geologiczne dna Wisły, a w maju zorganizowano przetarg ograniczony na budowę podpór mostu. Spośród zaproszonych do złożenia ofert siedmiu firm wybrano dwie: Towarzystwo Przemysłu Metalowego Konstanty Rudzki i Spółka oraz Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych inż. Leszek Muszyński. Budowę podzieloną na dwie części kierowali: Bernard Morawski¹⁴ z Towarzystwa Przemysłu Metalowego Konstanty Rudzki i Spółka, który odpowiedzialny był za budowę czterech filarów i prawego przyczółka mostu oraz Wacław Frankowski z Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjnych inż. Leszek Muszyński, który odpowiadał za drugą połowę filarów budowanych od lewego brzegu. Kierownikiem całej budowy

na podstawie reskryptu Ministerstwa Komunikacji N.P.1.R-34813/1/36/J z dnia 16 marca 1936 roku mianowany został 1 kwietnia 1936 r. inż. Aleksander Witkowski¹⁵. Inne osoby sprawujące na budowie funkcje techniczne to:

- Zastępca Kierownika Budowy – inż. Tadeusz Słomiński
- Technicy Kierownika Budowy – inż. Borys Jegorow, inż. Edward Mader, inż. Antoni Pykało i tech. Dezyderiusz Bajer
- Nadzorcy Robót – Tadeusz Waśniewski, Konstanty Kadłubowski, Stefan Postolski, Józef Karcz, Mikołaj Bogusz, Zbigniew Graczyk i Jerzy Piórkowski
- Kierownik kancelarii – Mieczysław Kadłubowski i jego pomocnik Józef Wójcik
- Pomoc techniczna i kancelaryjna – Krystyna Lewandowska

Rozpoczęcie budowy stałego mostu na Wiśle oraz dojazdów stanowiło dla Płocka pierwszorzędne znaczenie nie tylko dlatego, że rozwiązywało cały szereg spraw gospodarczych, a przede wszystkim zapowiadało złagodzenie ogromnego bezrobocia. W tym celu Zarząd Miasta interweniował kilkakrotnie w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei Ministerstwa Komunikacji¹⁶. Pisma kierowane do Ministerstwa miały również na celu uzgodnienie docelowej lokalizacji dróg prowadzących w związku z faktem, iż opracowywany przez Biuro Pomiarów i Planów Zabudowy przy Wydziale Wojewódzkim w Warszawie plan zabudowy miasta przewidywał inne rozwiązania komunikacyjne, niż przewidywało Ministerstwo.

W dniu 6 sierpnia 1936 r. w gabinecie Wiceministra Komunikacji inż. Juliana Piaseckiego odbyło się spotkanie dotyczące omówienia projektu dojazdów do nowego mostu drogowo-kolejowego, w którym oprócz Wiceministra udział wzięli: inż. Edmund Nowakiewicz (naczelnik wydziału MK), inż. Rudolf Sunderland (naczelnik wydziału MSW), inż. Ludwik Tylbor (radca ministerialny MK), inż. Leon Borowski (naczelnik wydziału Urzędu Wojewódzkiego), Stanisław Wasiak (Prezydent miasta Płocka), inż. Jerzy Woyno (inżynier miejski miasta Płocka), inż. Aleksander Witkowski (kierownik budowy mostu). Po zapoznaniu się z planami i szerokiej dyskusji ustalono¹⁷:

1. dla ruchu tranzytowego będzie wybudowany dojazd z wylotem na aleję miejską Jana Kilińskiego;
2. dla połączenia z bulwarem i przystanią będzie wykonany zjazd ślimakowy na obecnej ulicy Mostową z wylotem przy moście istniejącym;
3. dla komunikacji lokalnej zostanie wybudowany

w dalszej kolejności drugi dojazd z wylotem na Plac Marszałka Piłsudskiego (dziś Plac Obrońców Warszawy) według skorygowanego projektu Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie.

Na wykonanie dróg opisanych w punktach 1. i 2. przedstawiciele miasta Płocka zadeklarowali z kredytów, jakie uzyskają z Funduszu Pracy, kwotę sto tysięcy złotych płatną w ciągu dwóch lat. Sprawa wysokości udziału miasta w kosztach budowy dojazdu opisanego w punkcie 3 miała zostać ustalona później.

Kolejne spotkanie w tej sprawie odbyło się niepełna tydzień później 11 sierpnia 1936 r. w biurze Kierownictwa Budowy Mostu Drogowo-Kolejowego przez Wisłę w Płocku. W spotkaniu uczestniczyli: inż. arch. Władysław Wieczorkiewicz i inż. arch. Wanda Wyszyńska z Biura Pomiarów i Zabudowy Miast przy Wydziale Wojewódzkim Warszawskim, Stanisław Wasiak Prezydent miasta Płocka, inż. Jerzy Woyno Inżynier Miejski oraz ze strony Kierownictwa Budowy Mostu inż. Aleksander Witkowski, a także inż. Borys Jegorow i inż. Edward Mader. Uznano, że dojazd z wylotem w aleję Jana Kilińskiego nie budzi żadnych zastrzeżeń, choć przed opracowaniem szczegółowych projektów niezbędne jest porozumienie się w sprawie zajęcia gruntów i budynków koszarów 8. Pułku Artylerii Lekkiej z władzami Wojskowymi. W zakresie połączenia śródmieścia z bulwarami Komisja rozpatrzyła szereg rozwiązań, z których wybrano trzy najdogodniejsze¹⁸:

1. Połączenie bezpośrednio z ulicą Mostową z odgałęzieniem ślimakowym prawoskrętnym (patrząc z mostu) dla połączenia z bulwarem, w założeniu skorygowania niwelety ulicy Mostowej dla złagodzenia pochylenia tej ulicy.
 2. Zejście serpentyną z dojazdu zasadniczego do poziomu magazynów wojskowych, przystani i bulwarów z połączeniem bezpośrednim z ulicą Mostową, której niweleta mogłaby w tym wypadku ulec niewielkiemu skorygowaniu.
 3. Połączenie bezpośrednio przez tereny wojskowe dojazdu zasadniczego z przystanią i bulwarami przy istniejących schodach głównych do przystani statków z jednoczesnym połączeniem z ulicą Mostową. Ze względów urbanistycznych ta koncepcja wydaje się najbardziej celową, choć wymusza ingerencję w tereny wojskowe.
- Uregulowanie spraw własnościowych na własne barki wziął ówczesny prezydent Miasta Płocka Stanisław Wasiak, który niezwłocznie skierował w tej sprawie pismo do Okręgu Korpusu Nr 1 w Warszawie, argumentując: „Posiadanie przez władze wojskowe magazynów mobilizacyjnych bardzo odległych od koszar, w dwóch miejscach nad Wisłą

Program robót przy dojazdach mostowych prawobrzeżnych
w Płocku

Wyszczególnienie robót	Rok 1937					Uwagi:
	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	
Roboty przygotowawcze ul. Mostowa p. 250 - p. 362 Serpentylna p. 200 - p. 414 Serpentylna p. 50 - p. 200						
Roboty ziemne ul. Mostowa p. 250 - p. 362 Serpentylna p. 200 - p. 414 Serpentylna p. 200 - p. 414						Odcinek p. 362 p. 414 zostanie wykonany po urocznieniu dojazdu z nowego mostu do Ul. Kilińskiego.
Darniowanie skarp						
Wybrukowanie skarp rowów						

Płock w czerwcu 1937r.

Załącznik 1.

Projektowana trasa przewozu ziemi na budowę bulwaru.

zestawił
M. Świątek

za Prezydenta miasta
M. Dętko
Kierownik Wydz. Tech.

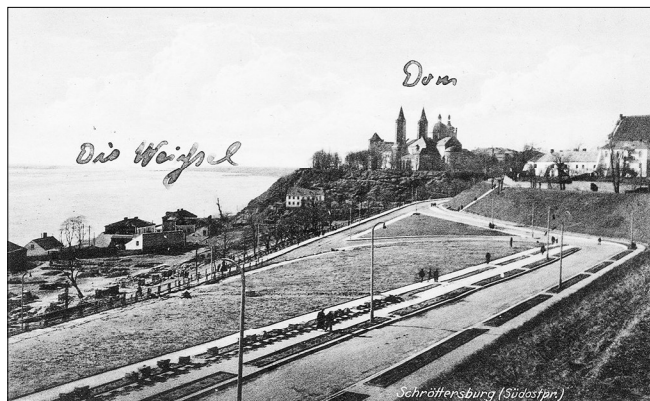
Harmonogram budowy prawobrzeżnych dróg dojazdowych do mostu

z fatalnymi dojazdami, gdyż przy 8% spadku wąskiej ulicy Mostowej, niezaprzeczalnie jest bardzo niewygodne i niepraktyczne. Jednocześnie władze wojskowe dzierżawią od miasta place przy koszarach o powierzchni 60 599 mkw. Najlepiej przeto byłoby oszacować obie posesje, jak wojskową, tak i miejską i skutecznie zamianę, budując magazyny w pobliżu koszar¹⁹.

W dniach 24 i 25 marca 1937 r. na żądanie Ministerstwa Komunikacji w biurze Państwowego Kierownictwa Budowy Mostu Drogowo-Kolejowego przez Wisłę w Płocku odbyła się konferencja dotycząca budowy dojazdów drogowych i kolejowych do tego mostu²⁰. W spotkaniu udział wzięli m.in.: inż. Aleksander Gajkowski (p.o. naczelnika wydziału Dep. VII), inż. Stanisław Sawicki (naczelnik wydziału Dep. V), inż. Zygmunt Świętorzecki (radca Ministerstwa Komunikacji Dep. V), inż. Eugeniusz Tarasiewicz (radca Ministerstwo Komunikacji – biuro wojskowe), inż. Jerzy Przybylski (biuro wojskowe), mjr Werner Symson (szef wydziału w Dep. Budownictwa), kpt. inż. Piotr Załęski (szefostwo komunikacji wojskowej), inż. Jan Graff (naczelnik oddziału budowy kolei Państwowych w Toruniu), inż. Leon Borowski (naczelnik Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego), inż. Kazimierz Rodowicz (naczelnik Wydziału Wodnego), inż. arch. Władysław Wieczorkiewicz (Biuro Pomiarów

i Zabudowy Miast), inż. Zdzisław Kornacki (kierownik Zarządu Wodnego w Płocku), Stanisław Wasiak (Prezydent miasta Płocka), inż. Jerzy Woyno (Kierownik Wydziału Technicznego Zarządu Miejskiego), inż. Aleksander Witkowski (kierownik budowy Mostu), inż. Jan Grubecki (kierownik budowy Łącznicy Kolejowej). W trakcie konferencji poruszano szereg spraw związanych z budową, omawiano poszczególne projekty, wysłuchano ponadto informowali o bieżących problemach i sposobach ich rozwiązywania. W sprawie budowy dróg dojazdowych głos zabral inż. Aleksander Witkowski, jako że projekt został opracowany przez podległe mu Państwowe Kierownictwo Budowy Mostu Drogowo-Kolejowego przez Wisłę w Płocku i rozpatrzone przez Ministerstwo Komunikacji. Z relacji kierownika wynikało, iż zmieniono projektowane nachylenie skarp z początkowo projektowanego nachylenia 1:1 na 1:1,5. Pozostawiono również w niezmienionych parametrach szerokość 8 m samej jezdni, choć w tym przypadku swoje zastrzeżenie wprowadził Sztab Główny, który optował za szerokością 12 m. Z budową dojazdu głównego po stronie miasta potrzebne było zajęcie terenów wojskowych należących do 8. Pułku Artylerii Lekkiej i zburzenie stajni tego pułku. Przedstawiciele władz wojskowych wyrazili na powyższe swoją zgodę pod warunkiem uzyskania

ekwiwalentu w postaci przyległego terenu od strony południowej i odszkodowania za stajnię w wysokości jej wartości. Pod budowę dojazdu serpentynowego i części dojazdu głównego po stornie miasta niezbędne było również zajęcie terenów należących do Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, na których znajdowały się ogrody doświadczalne miejscowego seminarium i ogród gospodarczy internatu o łącznej ich powierzchni 21 000 mkw. Przedstawiciele władz szkolnych wyrazili zgodę pod warunkiem uzyskania ekwiwalentu w postaci innych terenów. Podczas konferencji ustalono również program wykonywania robót na dojazdach, o czym referował inż. Jan Grubecki. W pierwszej kolejności robót, po uprzednim uzyskaniu zezwoleń na wejście w teren, miano przystąpić do wykonania odcinka dojazdu między stacją Płock Miasto a ówczesnym dojazdem do cegielni w ulicy Warszawskiej. Równocześnie wykonywany miał być wiadukt drogowy na przedłużeniu alei Jana Kilińskiego oraz trzy przepusty rurowe. Ponadto miano przystąpić do wykonywania partii górnej wykopu od dojazdu do cegielni. Powyższymi pracami zajęła się Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu. Po uzyskaniu zezwolenia na wejście na teren seminarium nauczycielskiego miano przystąpić do wykonania robót ziemnych na części serpentyny oraz przy przełożeniu ulicy Mostowej. Komisja wyraziła swój pogląd, iż dla zachowania spokoju w Płocku celem umożliwienia natychmiastowego zatrudnienia bezrobotnych, wykonanie robót ziemnych w tych miejscach powinno być powierzone Zarządowi Miejskiemu w Płocku na podstawie ustalonych cen jednostkowych²¹. Po stronie Radziwia, po uzyskaniu zgody na zajęcie terenów podległych Zarządowi Dróg Wodnych, planowano przystąpić do wykonania nasypów od przyczółka „R” do ulicy Kolejowej wraz z wiaduktem nad tą ulicą oraz wówczas planowanym do realizacji wiaduktem nad ulicą Strażacką. Kolejne prace do stacji Radziwie miały być prowadzone po uzyskaniu zgody na wejście na teren działek prywatnych. Dodatkowym utrudnieniem na lewym brzegu był fakt, że teren pod przyszłe dojazdy częściowo zajęła firma Muszyński wykonująca podpory mostowe. Za wszystkie roboty po stronie Radziwia odpowiedzialna była również Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu. Na spotkaniu ostatecznie porzucono również pomysł zrezygnowania z budowy wiaduktu na przedłużeniu alei Jana Kilińskiego²². Jeszcze 10 marca 1937 r. podczas poprzedniej konferencji zasugerowano możliwość rezygnacji z tego wiaduktu kosztem przesunięcia drogi dojazdowej do cegielni o 300-400 m w kierunku stacji Płock-Miasto i wypłacenie właścicielowi



Ulica Mostowa około 1939 roku. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Mazowieckiego w Płocku

cegielni jednorazowego odszkodowania za utrudnienia komunikacyjne. Ponadto Prezydent Miasta oświadczył, iż wszystkie tereny miejskie pod budowę zostaną przekazane bezpłatnie, a wcześniej zadeklarowany finansowy udział miasta miał zostać zrealizowany w postaci pozyskiwania gruntów prywatnych w zamian za grunty miejskie.

Ostatecznie 17 kwietnia 1937 r. Zarząd Miejski został jedynie zaproszony przez Państwowe Kierownictwo Budowy Mostu Drogowo-Kolejowego przez Wisłę w Płocku do wzięcia udziału w przetargu na wykonanie robót ziemnych na części prawobrzeżnej dojazdów drogowych do mostu. Przedmiotowy przetarg Zarząd Miejski wygrał będąc blisko 30 000 zł tańszym od kolejnej oferty. W tym przypadku Zarząd kierował się jedynie chęcią zmniejszenia bezrobocia, nie patrząc na możliwość uzyskania zysków.

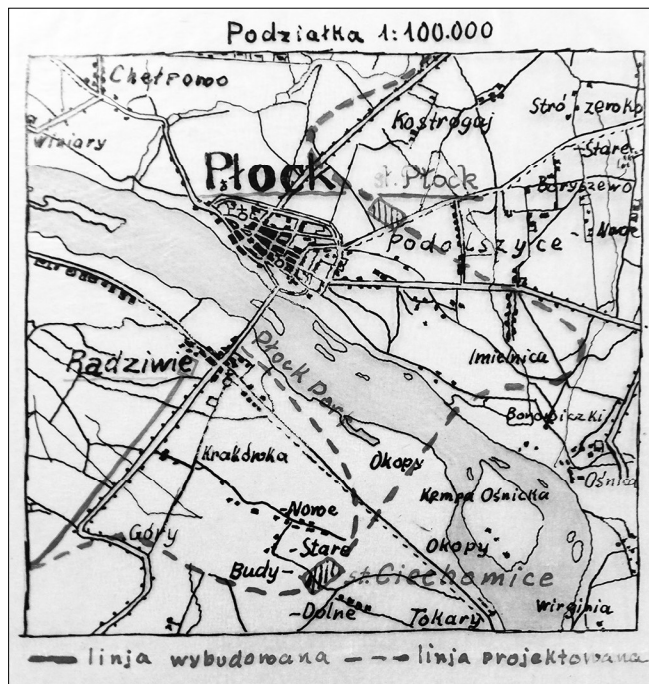
W tym samym czasie trwały uzgodnienia w zakresie skrzyżowań budowanej łącznicy z istniejącymi drogami. W opracowanym przez Biuro Projektów i Studiów Ministerstwa Komunikacji zleconym do wykonania projekcie łącznicy kolejowej Płock Radziwie-Płock Miasto przewidziano dwa wiadukty. Nad ulicą Kolejową o rozpiętości w świetle w ukosie 15 m, co dawało w przekroju prostokątnym 13,6 m i nad ulicą Strażacką o rozpiętości w świetle 6 m. W opracowywanym przez Kierownictwo Budowy Mostu dojeździe po stronie Radziwia dla ulicy Kolejowej przewidziano szerokość 14 m (jezdni 10 m i obustronne chodniki po 2 m). W tym zakresie korespondowały ze sobą m.in. Biuro Pomiarów przy Wydziale Wojewódzkim Warszawskim i Ministerstwo Komunikacji Departament Utrzymania i Budowy. Biuro Pomiarów i Zabudowy Miasta pismem z 21 kwietnia 1937 r. zwróciło się do Ministerstwa Komunikacji o urządzenie wiaduktu nad ulicą Popłacińską, informując, iż w opracowywanym planie część ulicy Strażackiej położona za projektowanym torem przeznaczona będzie do skasowania. Ponadto Biuro Pomiarów w piśmie z 27 kwietnia 1937 r.

informowało Ministerstwo, iż w opracowywanym planie zabudowy Płocka ulice Kazimierza Wielkiego (dziś Bielska), Płońska (dziś Otolińska), Wyszogrodzka, Kolejowa i Poptacińska stanowiąc będą główne arterie o znaczeniu dalekobieżnym, a w miejscach skrzyżowania z koleją przewidziane są wiadukty. Z drugiej strony Ministerstwo w piśmie z 30 kwietnia 1937 r. informowało jednoznacznie, że budowane połączenie kolejowe ma charakter prowizoryczny i że po wybudowaniu połączenia stałego według definitywnej trasy Ciechomice-Borowiczki-Płock z oddzielnym mostem w górze rzeki, budowane obecnie połączenie pozostanie jako rezerwowe. W związku z powyższym na zaprojektowanej trasie przewidziano skrzyżowania z drogami w różnych poziomach jedynie w tych miejscach, gdzie takie skrzyżowania wynikają z projektu niwelety kolejowej, a więc na ulicy Kolejowej, na przedłużeniu alei Jana Kilińskiego i ewentualnie w pobliżu ulicy Strażackiej, natomiast tam gdzie możliwe jest otrzymanie dogodnego skrzyżowania w jednym poziomie, a więc na przecięciu z ulicą Wyszogrodzką i ulicą Poptacińską, nie ma podstaw do podrażania kosztu budowy prowizorycznego połączenia kolejowego. W zakresie skrzyżowań z ulicami: Kazimierza Wielkiego (dziś Bielska) i Płońską (dziś Otolińska), które są zlokalizowane na definitywnej trasie, budowa wiaduktów (dla przepuszczenia ulic górą nad koleją) miała być wykonana w przyszłości z uwagi na spodziewany mały ruch kolejowy. 13 maja 1937 r. Kierownik Budowy Łącznicy Kolejowej Płock-Radziwie i Płock-Miasto inż. Jan Grubecki uzgodnił z inż. Wieczorkiewiczem, reprezentującym Biuro Pomiarów i Zabudowy Miast, skasowanie wiaduktu nad ulicą Strażacką i połączenie jej równoległymi dojazdami o szerokości po 6 m do ulicy Poptacińskiej. Pomimo początkowo przyjętej 26 maja 1937 r. podczas 118. Posiedzenia Magistratu miasta Płocka uchwały nr 1271 o utrzymaniu skrzyżowań ulic Poptacińskiej i Zielonej z linią kolejową w jednym poziomie, a z ulicami Kolejową i Strażacką w różnych poziomach (budowa wiaduktów) Władze miasta ostateczne decyzje pozostawiły w gestii Biura Planowania, na wiosek którego przyjęto uchwałę, iż na ulicach Zielonej i Poptacińskiej powstaną przejazdy kolejowe jedno-poziomowe strzeżone. Przy ulicy Strażackiej Koleje Państwowe miały wykonać drogi równoległe i to od ulicy Strażackiej do Poptacińskiej, po obu stronach trasy kolejowej. Co ciekawe, magistrat zastrzegł sobie jednocześnie prawo urządzenia w przyszłości (w razie potrzeby) przejazdu w poziomie szyn. Ponadto zastrzeżono, iż w przypadku gdy ulica Poptacińska nabierze charakteru arterii komunikacyjnej, a linia kolejowa nie przeniesie się na trasę

Ciechomice-Borowiczki-Płock, Koleje Państwowe wybudują na tej ulicy wiadukt. Jak wiadomo do dziś oba zapisy pozostały „martwe”. 13 sierpnia 1937 r. Zarząd Miejski uzgodnił również parametry wiaduktu budowanego na przedłużeniu alei Jana Kilińskiego. Jak wynika z uzgodnień przyjęto 8 m szerokości pomost z chodnikami oraz 6 m (5 m jezdni + 1 m chodnik) drogę dojazdową do wodociągów. W tym czasie zatwierdzono ponadto ilość i kategorie przejazdów kolejowych w poziomie jezdni dla całego odcinka Łącznicy kolejowej:

- ulica Norbertańska – kategoria II,
- droga do Imielnicy (dziś ulica Grabówka) – kategoria II,
- droga publiczna (dziś ulica Rzeczna) – kategoria I,
- ulica Wyszogrodzka – kategoria II,
- przejazd gospodarczy (dziś w okolicy budynków wielorodzinnych przy ulicy Wacława Lachmana 24 i 24a na Międzytorzu) – kategoria I.

W lipcu 1937 r. ogłoszono przetarg nieograniczony na montaż konstrukcji stalowej ustroju niosącego mostu. Spośród pięciu biorących udział w przetargu firm ponownie najtańszą okazało się być Towarzystwo Przemysłu Metalowego Konstanty Rudzki i Spółka. Za roboty montażowe odpowiedzialny był Florian Kowalewski. Budowa mostu realizowana ze środków Państwowego Funduszu Drogowego na warunkach kredytowych, którą przewidywano na cztery lata, postępowała bardzo szybko do tego stopnia, że już 28 października 1938 r. przez most przejechał pierwszy pociąg.



Wstępna trasa projektowanej łącznicy kolejowej Ciechomice-Płock-Sierpc opracowana w 1920 roku przez Ministerstwo Komunikacji

Nadzór państwowy nad budową łącznicy kolejowej w Płocku prowadziło specjalne biuro Kolei Państwowych pod kierownictwem inż. Jan Grubckiego, a wykonanie robót powierzone zostało na prawym brzegu Wisły Towarzystwu Robót Inżynierskich „TRI” z Poznania (kierownik Sergiusz Biełasz), a na lewym brzegu Towarzystwu Inżynieryjno-Budowlanemu J. Karbowski i J. Kurowski „Kar Kur” Spółka Akcyjna (kierownik Rościsław Wójcicki).

Ostatecznie drogi dojazdowe po stronie prawego przyczółka z uwagi na specyficzny charakter podzielono na dwie części. W części „wykopowej” (połączenie mostu z aleją Jana Kilińskiego) wykonano nawierzchnię z kostki bazaltowej na podkładzie z kamienia łamanego na podsypce z piasku rzecznoego. W części nasypowej (serpentyna oraz dojazd do Placu Gabriela Narutowicza) wykonano jedynie podkład, na którym w 1941 r. miała zostać ułożona kostka bazaltowa²³. Ciekawostką może być fakt, iż 8 listopada 1938 r. na podstawie zarządzenia Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego Nr KD-III-122 z dnia 5 października 1938 r. kierownik budowy mostu inż. Aleksander Witkowski wypożyczył Zarządowi Miejskiemu około 590 ton bazaltowej kostki brukowej nieregularnej 9/11 cm przeznaczonej na zabrukowanie w przyszłości odcinków mostowych dróg dojazdowych, położonych na świeżo wykonanych nasypach z przeznaczeniem na zabrukowanie części Placu Gabriela Narutowicza i alei Jana Kilińskiego na odcinku między ulicami Warszawską i Polskiej Organizacji Wojskowej (dziś Kolejalnej). Zarząd Miejski zobowiązał się wówczas zwrócić kostkę w identycznej ilości do 30 września 1940 r. Cała inwestycja, której zakończenie pierwotnie planowano na 11 listopada, została oddana do użytku 19 grudnia 1938 r., choć prace wykończeniowe nadal trwały. Budowa mostu finansowana przez Warszawski Urząd Wojewódzki i Fundusz Inwestycyjny Polskich Kolei Państwowych pochłonęła 15 milionów złotych.

W dniu 16 marca 1939 r., w biurze Kierownictwa Budowy Mostu odbyło się spotkanie w sprawie ustalenia wytycznych dla przekazania nowego mostu i dróg dojazdowych Zarządowi Miejskiemu w Płocku²⁴. Na spotkaniu, w którym uczestniczyli: inż. Stanisław Mieczysławski z Wojewódzkiego Urzędu Warszawskiego, inż. Jerzy Szaniawski z Powiatowego Zarządu Drogowego w Płocku, inż. Aleksander Witkowski, kierownik budowy mostu oraz jego zastępca inż. Tadeusz Słomiński, a także Prezydent Płocka Stanisław Wasiak i inż. Zygmunt Bieńkowski z Wydziału Technicznego Zarządu Miejskiego, ustalono, że Zarząd Miejski gotów jest przejąć do bieżącej konserwacji obiekty pod warunkami:

1. Zarząd Miejski przejmie most pod warunkiem zapewnienia mu środków finansowych na utrzymanie służby mostowej i okresowe wykonywanie malowania mostu, jak również fachową pomoc techniczną z uwagi na skomplikowany ustrój mostu.
2. Zarząd Miejski przejmie dojazd po stronie Radziwia (przyczółek mostowy „R”) pod warunkiem otrzymania potrzebnej ilości kostki brukowej loco Płock oraz kwotę przewidzianą w kosztorysie na jej ułożenie.
3. Zarząd Miejski przejmie dojazd od przyczółka mostowego „P” do alei Jana Kilińskiego po zakończeniu wszystkich prac.
4. Zarząd Miejski przejmie prawobrzeżne zjazdy serpentynowe na bulwary wiślane z odgałęzieniem na plac Kanoniczny pod warunkiem otrzymania kostki brukowej loco Płock, około 500 m³ piasku, kwotę przewidzianą w kosztorysie na jej ułożenie, a także kwotę dodatkową niezbędną na jednorazowe zdjęcie i ponowne ułożenie istniejącego podłoża z brukowca z obrobionego kamienia polnego, krawężników oraz płyt chodnikowych.

Pomimo że prace przy budowie mostu, dróg dojazdowych i łącznicy kolejowej zostały zakończone, Władze miasta nadal dążyły do wprowadzania coraz to nowszych udogodnień dla mieszkańców Płocka. Jeszcze przed zakończeniem budowy łącznicy kolejowej na łamach prasy ukazywały się apele mieszkańców o budowę stacji kolejowej w pobliżu mostu. Ciekawostką może być fakt, iż 12 czerwca 1939 r. przedstawiciele miasta: Prezydent Stanisław Wasiak oraz p.o. kierownica Wydziału Technicznego inż. Zygmunt Bieńkowski oraz przedstawiciele Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu²⁵: Bronisław Ziobronowicz, Józef Mateja, Władysław Wojtyński oraz Piotr Podmiotke uzgodnili możliwość wybudowania przystanku osobowego na linii kolejowej zlokalizowanego na terenie miejskim w kl.48 szlaku Płock Miasto-Płock Radziwie nieopodal przyczółka mostu po prawej stronie toru. Ustalono, iż powyższe rozwiązanie wymagać będzie budowy dojścia tunelowego pod torem i ulicą do peronów oraz równoległego do toru dojazdu do istniejącego wiaduktu na przedłużeniu alei Jana Kilińskiego. Zarząd Miejski zobowiązał się oddać niezbędny teren oraz wykonać wszelkie roboty ziemne.

Niestety, wybuch II wojny światowej pokrzyżował wszystkie plany. Do dziś nie zrealizowano docelowego połączenia kolejowego z oddzielnym mostem kolejowych, nie wybudowano również żadnego z planowanych wiaduktów ani przystanku w okolicach dzisiejszego ZOO.

Przypisy

- ¹ P. Gryszpanowicz, *Leksykon nazw płockich ulic*, Płock 2016.
- ² B. Konarska-Pabiniak, *Z omnibusu do pociągu: historia budowy kolei na trasie Kutno-Płock*, „Notatki Płockie” 2015, nr 60.
- ³ *Ibidem*.
- ⁴ *Ibidem*.
- ⁵ Akta Miasta Płocka, sygn. 24889.
- ⁶ P. Gryszpanowicz, *Leksykon... op.cit.*
- ⁷ Akta Miasta Płocka, sygn. 24889.
- ⁸ P. Gryszpanowicz, *Leksykon...op.cit.*
- ⁹ Akta Miasta Płocka, sygn. 24889.
- ¹⁰ *Ibidem*.
- ¹¹ M. Piegiętka, *Historia kolei w Płocku*, „Świat kolei” 2006, nr 5.
- ¹² A. Pszenicki, *Jedna z odmian projektu mostu przez rzekę Wisłę w Płocku*, PZIB Warszawa 1936.
- ¹³ B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Warszawa 1997.
- ¹⁴ Bernard Morawski zginął podczas polowania 9 września 1937 r., na stanowisku kierownika robót zastąpił go wówczas jego brat Roman Morawski.
- ¹⁵ Akta Miasta Płocka, sygn. 27657.
- ¹⁶ *Ibidem*.
- ¹⁷ *Ibidem*.
- ¹⁸ *Ibidem*.
- ¹⁹ *Ibidem*.
- ²⁰ *Ibidem*.
- ²¹ *Ibidem*.
- ²² *Ibidem*.
- ²³ Akta Miasta Płocka, sygn. 27667.
- ²⁴ *Ibidem*.
- ²⁵ *Ibidem*.

PŁOCK'S TRANSPORTATION PROBLEMS IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY. NEEDS, IDEAS, PLANS, FRUITION

Summary

Płock in the first half of the 20th century on the one hand was a city suffering from a number of transportation problems but on the other hand it was an enormous building site as well. The main transport investments of that time were: construction of a road and railway bridge with access roads and construction of a railway connection. The implementation of these costly investments with simultaneous lack of funds in the state treasury resulted in abandonment of construction of several flies-over, but first and foremost a railway bridge near Ciechomice. Płock residents today still may only complain about the lack of the above mentioned facilities but also other smaller ones, which were earlier scheduled to be erected.