

Tomaszewski, Józef

Wisła płynie przez Płock

Notatki Płockie 5/2-16, 5-7

1960

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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WISŁA PŁYNIE PRZEZ PŁOCK

W polskiej historii gospodarczej, Wisła odgrywała przodującą rolę jako droga wodna. W wiekowym rozwoju naszego kraju, zawsze było doceniane jej wielkie znaczenie, jako potężny szlak handlowy a powiedziawszy mocniej, jako kompleks dróg handlowych, ponieważ nie tylko koryto wiślane było i jest spławne lecz i silnie rozwinięty nurt dorzecza, wrzynający się w głąb różnych kierunków Polski.

Odkąd zaczął się ruch żeglugowy na Wiśle, z każdym wiekiem osiągał wyższy stopień swego rozwoju. Towary spławiano w dół i holowano ścieżką holowniczą w górę rzeki. Żeglowność Wisły przyczyniała się do rozkwitu miast, budowanych nad jej malowniczymi brzegami. Wiślane wody zasilają płodną ziemię ojczyzny, kiedyś nazwaną śpichrzem Europy.

Ażeby powyższe znaczenie głębiej zrozumieć, należy sięgnąć po karty historycznych etapów rozwoju żeglugi wiślanej, prowadzącej swój szlak przez ziemię mazowiecką.

Wisła zawsze była główną, wewnętrzną linią komunikacyjną, przy której w górnym biegu leżały czynne wówczas kopalnie soli w Wieliczce i rozwijała się nowa stolica Polski, Kraków. Niżej formowały się miasta z rzemieślniczą wytwórczością, ważne dla gospodarki kraju jak Sandomierz, Warszawa, Płock, Włocławek, Toruń i Gdańsk. W czasie, w którym nie było wytorowanych dróg i zmechanizowanej drogi żelaznej, żegluga w swym zaraniu i w późniejszym rozwoju, była ważniejszym aniżeli dzisiaj środkiem przewozu.

Wisłą spławiano krajowe towary, bogactwo naturalne jak i plody rolne do portu morskiego w Gdańsku. W górę rzeki, pod żaglami lub ręcznym holunkiem w pasach ciszy, wieziono zamorskie towary z różnych krajów. Głównym odbiorcą towarów, przeważnie z zachodniej Europy był Gdańsk, o dostępnej redzie i bezpiecznej osłonie przed burzliwymi sztormami Bałtyku.

Leżący tuż przy ujściu Elbląg, nigdy nie doszedł do świetności portowych miast, jego poważnym konkurentem w tamtych wiekach był silny Gdańsk. Ale i Gdańsk nie oparł się potężnym wpływom kościoła, bo około 1100 roku stolicę biskupią przeniesiono z Kruszwicy do Włocławka a w 48 lat później Gdańsk przyłączono do diecezji włocławskiej.

W 1298—1299 r. oraz w 1306 r. Gdańsk gościł w swych murach jako prawowitego monarchę króla polskiego Władysława Łokietka. Niedługo po tej wizycie, bo w 1308 r. Krzyżacy wymordowali Słowian i polskie rycerskie placówki rozstawione po wybrzeżu. Lecz już w 1454 r. Polacy wraz z gdańszczanami wyrzucili z miasta Krzyżaków, zburzyli ich zamek jako punkt agresji, będący hamulcem polskiego handlu prowadzonego Wisłą do morza.

Murowane śpichrze wznoszone przy miastach, nad brzegami Wisły przez Kazimierza Wielkiego, potwierdzają w tych czasach historyczne znaczenie komunikacji rzecznej. Dalszy rozkwit następuje po zwycięstwie Władysława Jagiełły nad ówczesną potęgą krzyżacką. Handlę zamorski poprzez Gdańsk stał się powszechny. Opłaty celne na komorze włocławskiej były znikome. Towary spławiane Wisłą w porównaniu do rzek niemieckich, mogły uchodzić jako wolne od opłat.

Szczególne zainteresowanie państwa polskiego drogami wodnymi, nastąpiło za Kazimierza Jagiellończyka. Wydany Statut Piotrkowski w 1447 r. nakazuje uwzględnić potrzeby żeglugowo-spławne, wznosić na rzekach budowle gospodarcze oraz usuwać ze szlaku rzecznej przeszkody nurtowe.

Następuje dalszy postęp w dziedzinie komunikacji wodnej. Król Aleksander z rodu Jagiellonów, doskonale rozumiał znaczenie ujścia Wisły do morza, będącej kluczem handlowym z innymi krajami. W 1505 r. nadał przywilej, zezwalający polskim kupcom na wolny od opłat transport towarów do Gdańska. Kroniki notują, że dzięki rozumnemu postanowieniu króla polskiego, podczas jednej z wiosen, przybyło do portu gdańskiego 5000 galarów załadowanych zbożem.

Zabezpieczenie Wisły zalewającej niziny, też miało swój oddźwięk. Rozpoczęto obwałowanie terenów leżących w ujściu rzeki. W pierwszej połowie XIV wieku, pomorska Wisła miała już pewien system wałów lecz wały o charakterze powodziowym uszwano w XVIII stuleciu.

W 1525 roku król Zygmunt I, polecił kasztelanowi gdańskiemu zbadanie projektowanego przekopu przy wejściu Wisły w zagłębienie ujścia. I od tego czasu aż do zaboru pruskiego w 1772 r., regulację Wisły pomorskiej prowadzili Polacy na koszt skarbu państwa.

Z krótkiego zarysu historycznego widać gospodarcze wykorzystanie drogi wodnej przede wszystkim dla celów handlowych. Rozwój żeglugi przez rozumne zwolnienie od opłat środków transportu wodnego, który w państwach zachodnich był wysoko opodatkowany. Wreszcie co jest niezwykle ważne, władza królewska starała się porządkować Wisłę i ważniejsze dopływy dla celu żeglugi, według ówczesnych pojęć techniki.

W okresie zaborczym Austria i Rosja zawarły konwencję w 1864 r. w sprawie przeprowadzenia robót regulacyjnych na górnej Wiśle. Każde z tych państw po swojej stronie, wzięło obowiązek uregulowania rzeki granicznej, na przestrzeni 185 km od Niepołomic aż do ujścia Sanu.

Natomiast trzeci okupant Niemcy, w związku z uprzemysłowieniem własnego kraju, przystąpił do regulacji dolnej Wisły przed 1850 r. przy czym zabezpieczono rzekę pomorską przed powodziarni. Od 1915 r. odcinek dolnej Wisły wraz z ujściem, uważany jest za uregulowany. Wysokie wały zabezpieczyły niziny a dla żeglugi, otworzyły się korzystne warunki, ponieważ głębokość tranzytowa znacznie wzrosła przy średniej różnicy 20 cm, pomiędzy Wisłą pomorską a płocką.

Na odcinku środkowej Wisły, przepływającej przez ziemię mazowiecką w polaci kraju zwanego w czasie zaboru rosyjskiego Królestwem Polskim, mniej zrobiono aniżeli w pozostałych okupacjach. Poprzestano na projektach i doróżnych robotach.

W 1875—1880 r. opracowany projekt regulacyjny od Zawichostu do Czerwonego Krzyża, został w 1880 r. zbadany przez międzynarodową komisję, składającą się z inżynierów niemieckich, austriackich i rosyjskich. Systematyczna regulacja rzeki miała być zaczęta od zaborczej granicy rosyjsko-pruskiej i posuwać się w górę rzeki. Jednak nie trzymano się planu. Roboty rozpoczęto dopiero w 1889 r. pod Warszawą, na przestrzeni 11,7 km i tylko w celu zabezpieczenia poboru wody dla nowego wodociągu w Warszawie. Większe roboty wykonano w 1894 r. pomiędzy Nieszawą a Czerwonym Krzyżem, na długości 17 km i na tym pozostało.

Wiekowe zaniedbanie regulacji Wisły przed pierwszą wojną światową na nizinie mazowieckiej, było powodem klęsk powodziowych, przynoszących olbrzymie straty materialne rolnictwu i ludności.

Polska uzyskawszy pierwszą niepodległość, odziedziczyła smutną na rzekach spuściznę. Nie tylko nizinne tereny byłej kongresówki pozostały otwarte dla wodnego żywiołu ale i zapuszczony szlak nie wpływał na rozwój zacofanej wobec innych państw żeglugi.

Powojenna regulacja raczej w koniecznych wypadkach broniła brzegi przed gwałtowną erozją, aniżeli poprawiała warunki żeglugi. Największą inwestycją było rozpoczęcie budowy płockiego portu, największego w tym czasie na drogach śródlądowych.

Port miał być stolicą wodną Mazowsza i portem Łodzi. Właśnie Płock był kolebką myśli budującej fundamenty wielkiego miasta i przyszłej świetności Łodzi. Z matczyną tkliwością Płock, śnił o zrębach wielkiego przemysłu, oddał potężną moc rozwoju innym po to, aby lśniącej panoramy w czerwieni zachodu pieszczącej oko widza nie przysłoniły wysokie i dymiące kominy fabryk.

Płock leży na trasie wielkiej wiślanej wody, wchłaniającej w siebie dopływ Bugonarwi i Bzury. Posiada o wiele lepsze warunki i możliwości żeglugi aniżeli Wisła powyżej Modlina i Warszawy. Tutaj nigdy nie było przerwy na-

wigacyjnej, a jeśli był przymusowy postój żeglugi, to z powodu tamtej strefy wodnej.

Rozpoczęcie budowy portu, aczkolwiek na początku miało zapewnić pracę bezrobotnym, z czasem plan przeistoczył się w cel utworzenia bazy przeładunkowej dla przemysłowej Łodzi. Dosłowna realizacja zamierzeń, nie została w zupełności ziszczona. Port budowano dłużej aniżeli Gdynię lub inne przemysłowe miasto bez widoku zakończenia.

Po oddaniu części portu do użytku publicznego, kosztem katorżniczej pracy robotników wywozających jak zwierzęta juczne wywrotkami z wykopów ziemię, cisza zalegała w jego basenach. Nie trajkotały wymarzone dźwigi portowe. Nieliczne barki wchodziły w baseny, zabierały zboże zwożone furmankami i szły na linię. Tylko stukot młotów w prywatnych szkutniczych warsztatach radziwian, pracujących w swoim zawodzie od 150 lat mówił o prymitywnym dziele ludzi budujących łodzie ciężarowe i krypy.

Dopiero w latach Wyzwolenia, regulacja Wisły, zabezpieczenie jej brzegów przed rozlewiskiem, rozwój bardziej nowoczesnej żeglugi i rozkwit portu płockiego, jest urzeczywistnieniem wspomnianych okresów a tworem nowych czasów.

Od 1945 r. regulacja Wisły postępuje w trybie nieprzerwanym naprzód oraz zostały zagospodarowane wiślane brzegi przez krzewienie kulturalnych plantacji wiklinowych. Budowa wałów i spychanie wody na planową trasę zabezpiecza łądy od splukiwania gleby i od katastrof powodziowych, dotąd przynoszące poważne straty. Z każdym rokiem żegluga ma zapewnioną trwalszą głębokość tranzytową i przyjdzie czas, w którym statki o pokaźnej wyporności będą szły obciążone ku portom śródlądzia.

W porcie płockim również zaszły poważne zmiany. Ostatecznie wybagnowane baseny zostały oddane do eksploatacji handlowej. Pochylnie rozbrzmiewają hukiem młotów i poświstem maszyn, zatrudnionych przy remontach i budowie nowych pływających jednostek. To stocznia płocka, przekształcona z prymitywnych niegdyś warsztatów szkutniczych, stanęła na równinie technicznej z innymi gigantami przemysłu okrętowego. Nowopobudowana pogłębiarka „P-250” nosząca nazwę „Płocka”, jest nie tylko tworem najbardziej współczesnego postępu, lecz i pomnikiem początkującego etapu budownictwa dla potrzeb dróg wodnych.

Ażeby uwydatnić osiągnięcia regulacyjne wód wewnętrznych w dobie ustroju socjalistycznego, należy jeszcze raz wspomnieć dawną i teźniejszą przeszłość.

W Gdańskim Wydziale Wodnomelioracyjnym, wisi stara mapa z 1300 r. Wtedy Wisła płynęła wąskim korytem ujścia z odchyleniem zachodnim ku Gdańskowi, natomiast głównym nurt zlewała w zalew bałtycki. Wokół ujścia rozciągał się obszar bagnisty, dzisiejszych Żuław.

Nie ma w Europie oprócz Holandii gruntów uprawnych, położonych dwa a nawet trzy metry niżej poziomu Bałtyku i normalnych wód Wisły.

Ta ziemia jest rozkwitła i wzorowo urodzajna. Wisła wiekami nosiła splukiwaną sandomierską i mazurską glebę, mającą najpożyteczniejsze składniki mineralne, osiadające w bagnistym dorzeczu.

Gdy dorastał głód ziemi, skierowano wysiłki po żuławskie błoto sposobami najbardziej prostymi, bo dopiero pod koniec XVIII wieku, zdołano zmienić krajobraz ujścia. Lecz siła żywiołu zniszczyła trwającą wiekami ludzką pracę.

W nocy 31 stycznia na 1 lutego 1840 r. uformował się olbrzymi zator na gdańskiej Wiśle. Spiętrzona woda przerwała nadmorskie wydmy i utworzyła rzece nowe ujście do morza. Dalsza powódź z 1845 r. i 1888 r. pogłębiła zaistniałą katastrofę. Jednak prusacy przy pomocy holenderskich inżynierów, zdołali ujarzmić dziką naturę wód i w 1895 r. Żuławy ostatecznie zostały zmeliorowane.

W 1945 r. wycofujące się wojska hitlerowskie zniszczyły wały, kanały i urządzenia pomp

i śluz. Obszar Żuław stał się takim, jakim przedstawia go mapa z 1300 r.

Wyzwolona Polska stanęła po raz drugi wobec faktu przedstawiającego ruinę gospodarki wodnej. Niemcy wierzyli w swoje dzieło zniszczenia, lecz nie wierzyli w odbudowę urządzeń i osuszenie Żuław.

Od 1946—1949 r. a więc cztery lata trwało zmaganie się z pofolgowaną naturą bez pomocy holenderskich specjalistów. Doczekaliśmy się pierwszej orki pługów zruszających urodzajną ziemię.

Historia Żuław silniej przemawia, aniżeli pomnik o potęgze twórczej woli ludzi w dobie socjalizmu. Na naszej ziemi dzieła budowane wiekami, zaczynano pokoleniami, które nigdy nie widziało wyników swej pracy, odtworzone obecnie są owocem i dumą ludzi, którzy je wznosili.

Dlatego musimy wierzyć, że napewno nadejdzie czas, w którym Wisła zamieni się w magistralę wodną a Płock, stojący na wyżynie tumskiej, będzie widział motorowe tranzyty śpieszące ku Warszawie.

BOLESŁAW WITKOWSKI

PIĘTNAŚCIE LAT ROZWOJU PŁOCKICH STOCZNI RZECZNYCH

21 stycznia 1960 r. obchodziliśmy w Płocku 15 rocznicę wyzwolenia naszego miasta.

Każda taka uroczystość stanowi okazję do wspomnień, które łączą się z jakimś ważnym wydarzeniem i z osobistymi przeżyciami.

Mamy za sobą piętnaście lat ciężkiej pracy zawodowej, lat kłopotów, radości, wszystkiego, co zawiera tak długi okres życia człowieka. W okresie tym dokonywały się głębokie przemiany we wszystkich dziedzinach życia politycznego, społecznego i gospodarczego.

Rocznica piętnastolecia jest również odpowiednim momentem, w którym powinniśmy dokonać bilansu osiągnięć w naszym mieście, przeprowadzić ogólną charakterystykę minionych lat i postawić prognozę dla okresu przyszłego. Mając to na uwadze chcę podać w dużym skrócie rozwój Płockich Stoczni Rzecznych należących do największych przedsiębiorstw przemysłowych w Płocku. Rozpocznę od narysowania krótkiego rysu historycznego naszego przedsiębiorstwa.

W okresie międzywojennym większość stoczni rzecznych należała do Państwowych Zarządów a największa stocznia w Modlinie do Państwowych Zakładów Inżynierskich. Pozostałe stocznie stanowiły własność prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych jak „Wisła” i „Lloyd Bydgoski” oraz szeregu prywatnych właścicieli zatrudniających od kilku do kilkudziesięciu osób w bardzo skromnych warunkach. Poza stocznia

rzeczną w Modlinie wszystkie pozostałe stocznie były raczej warsztatami pracującymi sposobem rzemieślniczym a nie przemysłowym.

Przed wojną istniała w Płocku tylko stocznia rzeczna Państwowego Zarządu Wodnego w pobliżu starego portu, która zatrudniała zaledwie kilkudziesięciu pracowników. W czasie okupacji zlikwidowano stocznię w Modlinie przenosząc część jej urządzeń do Płocka. Drugą stocznia wybudowano podczas wojny w zachodniej części basenu portu handlowego.

Po zakończeniu działań wojennych posiadaliśmy więc w Płocku dwie stocznie rzeczne a mianowicie stocznia Nr 1 położoną tuż przy wejściu do portu handlowego i stocznia Nr 2 położoną we schodniej części portu handlowego obok starego portu. W 1945 r. Państwowy Zarząd Wodny zatrzymał stocznia Nr 2 a stocznia Nr 1 przekazano Państwowej Żegludze na Wisłę.

Stocznia Nr 1 odbudowywała i remontowała statki pasażerskie holowniki i barki dla potrzeb żeglugi śródlądowej a stocznia Nr 2 wykonywała przeważnie remonty taboru pływającego dla administracji dróg wodnych, budowała stalowe baty 20-tonowe oraz zbudowała holownik motorowy „Panna Wodna”. Plan po zakończeniu działań wojennych przed stoczniami był prosty. Należało odbudować i uruchomić to, co niegdyś istniało.

Zadania nałożone na obie uruchomione stocznie choć wielkie i trudne w owym czasie jednak w założeniu nie były skomplikowane.