

# Kassan, Nina

---

## Stan dróg bitych w guberni płockiej w oparciu o wiadomości z "Korespondenta Płockiego" w latach 1876-1888

---

Rocznik Mazowiecki 23, 52-70

---

2011

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.

*Nina Kassan*

## **Stan dróg bitych w guberni płockiej w oparciu o wiadomości z „Korespondenta Płockiego” w latach 1876–1888**

**P**rasa lokalna jest niezwykle cennym źródłem informacji o sprawach politycznych, gospodarczych, społecznych i kulturalnych danego regionu. „Korespondent Płocki” był pierwszym na Mazowszu tego typu pismem. Miał za zadanie utrzymywać ducha polskości. Początkowo na treść pisma składały się wiadomości miejscowe, korespondencje, kronika teatralna, wiadomości polityczne. Wkrótce jednak ilość działów i ich tematyka zostały rozszerzone. Pierwszy numer „Korespondenta Płockiego” ukazał się 4 stycznia 1876 r. Głównym założycielem pisma był Zygmunt Rościszowski, ale do roku 1880 figuruje jedynie jako wydawca, dopiero w październiku 1880 r. Minister Spraw Wewnętrznych zatwierdził go na stanowisku redaktora naczelnego.

Zygmunt Rościszowski urodził się 20 marca 1839 r., był synem Honoraty z Trzczańskich i Józefa Rościszowskiego, byłego radcy powiatu wyszogrodzkiego. Otrzymał staranne wykształcenie domowe oraz ukończył szkołę rolniczą. Interesował się nauką, literaturą piękną, pisał wiersze. Brał udział w powstaniu styczniowym, po jego zakończeniu wyemigrował do Galicji, gdzie we Lwowie został wraz z Franciszkiem Smolką uwięziony. Po zwolnieniu udał się do Paryża i Brukseli, tam uzupełnił wykształcenie na Sorbonie i w Collège de France. Około 1867 r. powrócił do kraju, ale na okres ponad trzech lat oddany został pod nadzór policji. W 1872 r. przeniósł się do Płocka, gdzie postanowił wydawać pismo – „Korespondent Płocki”.

„Korespondent Płocki” trafiał do rozmaitych odbiorców – czytany był przez inteligentów, kupców, rzemieślników. Był pismem umiarkowanym, unikano w nim tematów „drażliwych”, redakcja musiała zachować dużą ostrożność przy poruszaniu niektórych spraw. „Korespondent Płocki” ukazywał się dwa razy w tygodniu – w piątki i wtorki – w nakładzie 420 egzemplarzy. Od 1885 r., po przejściowym powiększeniu formatu, tempo rozwoju pisma zaczęło słabnąć, wrócono zatem do poprzednich rozmiarów. Wkrótce redakcja zaczęła borykać się z poważnymi problemami finansowymi i choć broniła się wszelkimi sposobami

przed upadkiem, próbując przezwyciężyć ciężkie chwile, starania nie powiodły się i z dniem 20 grudnia 1888 r. przerwano wydawanie pisma. I tak po trzynastu latach „Korespondent Płocki” przestał się ukazywać.

### Podział dróg bitych

1 stycznia 1867 r. na podstawie ustawy z 31 grudnia 1866 r. wprowadzono nowy podział administracyjny Królestwa Polskiego, które miało 10 guberni: kaliską, kielecką, lubelską, łomżyńską, piotrkowską, płocką, radomską, siedlecką, suwalską i warszawską. Stworzono też nową sieć powiatów (było ich wszystkich 85), których granice w znacznej mierze przetrwały aż do reformy likwidującej powiaty w 1975 r.

Gubernię płocką tworzyło 8 powiatów: ciechanowski, lipnowski, mławski, płocki, płoński, przasnyski, rypiński i sierpecki.

Od 1871 r. drogi lądowe w Królestwie Polskim dzieliły się na dwie główne kategorie:

1. Drogi państwowe – wszystkie, bez wyjątku, bite lub brukowane, przechodzące przez cały kraj. Kontrole nad nimi sprawował Zarząd XI Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, bezpośrednio podlegały Ministerstwu Komunikacji. Szosy państwowe pod względem administracyjnym dzieliły się na kilkanaście sekcji (dystansów); każdą sekcją zawiadywał naczelnik sekcji, mający pod swoim dozorem (wraz z kilkoma pomocnikami zwanymi konduktorami) średnio 200-300 wiorst<sup>1</sup> szosy. Naczelnik sekcji był niezależny od miejscowych władz administracyjnych.

2. Drogi ziemskie – będące w zawiadywaniu władz administracyjnych dzieliły się na trzy rzędy (kategorie):

a) trakty I rzędu (I kategorii) – trakty główne gubernialne, przechodzące przez kilka guberni i łączące się z drogami żelaznymi albo z głównymi traktami państwowymi, mające poważne znaczenie ekonomiczne. W większości były to drogi szosowane;

b) trakty II rzędu (II kategorii) – drogi boczne tzw. zwyczajne, czyli powiatowe, które ciągnęły się przez całe powiaty i łączyły z traktami państwowymi lub gubernialnymi;

c) trakty III rzędu (III kategorii) – drogi wiejskie i polne.

Trakty II i III kategorii były przeważnie o nieutwardzonej powierzchni, a jeśli były gdziekolwiek częściowo utwardzone, to stan ich był raczej zły. Wynikało to z tego, że trakty te pod względem ekonomicznym były mniej ważne.

Podział na te dwie kategorie miał bardzo istotne znaczenie. To pomagało w utrzymaniu dróg komunikacyjnych w guberni w dobrym stanie. Za drogi ziemskie pierwszorzędowe odpowiedzialność spadała na naczelników powiatowych, pozostających pod nadzorem gubernatorów. Fundusze na utrzymanie dróg gu-

<sup>1</sup> Wiorsta – niemetryczna rosyjska miara długości równa  $\frac{1}{7}$  mili polskiej. Do 1835 r. = 1077 m; po 1835 r. = 1066,78 m; 1 wiorsta = 500 sążni.

berniałnych bitych, zwyczajowych (powiatowych) oraz na znajdujące się na nich mosty i groble, a także na przerobienie dróg gubernialnych gruntowych na drogi bite pochodziły z tzw. ziemskiej składki drogowej gubernialnej<sup>2</sup>. Kwoty pochodzące z tego podatku nie wystarczały na wszystkie potrzeby. Administracja gubernialna musiała ograniczać roboty do niezbędnych, a ulepszanie dróg ziemskich I rzędu i zamiana dróg II rzędu na pierwszorzędowe postępowała powoli.

Z kolei drogi ziemskie drugorzędowe, tzw. powiatowe, utrzymywane były z tzw. powinności gminnej. Rozkład składki drogowej w naturze lub w pieniądzu pomiędzy mieszkańców gminy ustalano na zebraniach gminnych, na których można było zmieniać powinności w naturze na pieniądze. Terminy wykonywania robót przez mieszkańców gminy przy drogach drugorzędnych ustalał wójt.

Na gruntach miejskich utrzymanie dróg ziemskich II rzędu było obowiązkiem miasta, a nadzór nad właściwym wykonywaniem robót należał do burmistrza, który z kolei był kontrolowany przez naczelnika powiatu. Koszty wynikające z utrzymania dróg gruntowych miejskich pokrywane były ze składek pieniężnych lub robocizny (składka w naturze) rozpisanej na właścicieli domów i gruntów.

Jeśli na drogach zaliczanych do drugorzędowych istniały mosty, to przy konieczności ich naprawy lub budowy, jeżeli koszty przekraczały 400 rs w ciągu roku, gminom udzielano zasiłku pieniężnego z funduszu składki drogowej gubernialnej<sup>3</sup>.

Drogi ziemskie I i II rzędu stanowiły własność publiczną i dlatego nie mogły być przez nikogo zmieniane.

Do dróg ziemskich III rzędu należały drogi wiejskie, prowadzące od jednej wsi do drugiej, oraz drogi polne, służące do gospodarczego użytku właściciela lub współwłaściciela jednej wsi. Obydwa rodzaje dróg utrzymywane były na koszt gromad wiejskich albo przez właścicieli, jeśli przez ich grunta przechodziły. Dozór nad należytyim utrzymaniem dróg trzeciorzędowych należał do wójta gminy.

Drogi wiejskie i polne stanowiły własność prywatną właścicieli gruntów, przez które przechodziły, przy czym powierzchnie tych dróg należały do użytku publicznego i mogły być zmieniane tylko po uzyskaniu przez właścicieli gruntów zezwolenia rządu gubernialnego. W ten sposób władza administracyjna czuwała, aby zmiany nie pogarszały dostępności i prawa korzystania z przejazdu. Drogi polne, będące własnością prywatną, służącą do wyłącznego użytku właściciela lub współwłaściciela wsi, mogły być przez nich dowolnie zmieniane. Wyjątek stanowiły drogi polne, którymi przewożono materiały konieczne do budowy lub naprawy dróg bitych<sup>4</sup>.

Wraz z rozwojem kolei i tworzeniem nowych linii kolejowych pojawił się problem dróg dojazdowych do stacji kolejowych. 14 (26) kwietnia 1887 r. Rada Państwa wydała rozporządzenie dotyczące budowy dróg bocznych kolei żelaznych oraz dróg dojazdowych do tych kolei. Założono, że drogi dojazdowe mogą być

<sup>2</sup> Przepisy porządkowe i policyjne dotyczące dróg, mostów i przewozów, „Korespondent Płocki” 1879 (R. IV) nr 19, s. 2.

<sup>3</sup> Ibidem, nr 20, s. 2-3.

<sup>4</sup> Ibidem, nr 22, s. 3.

szosowe lub brukowane, a nadzór nad nimi powierzono gubernatorom, natomiast drogi boczne oddano pod nadzór Ministerstwa Komunikacji, któremu Towarzystwa Dróg Żelaznych, spółki lub osoby prywatne (tj. właściciele dróg bocznych) corocznie składali sprawozdanie, wykazując ruch na tych drogach oraz dochód z eksploatacji<sup>5</sup>.

## Postanowienia b. naczelnika Królestwa Polskiego

Najważniejszym aktem prawnym regulującym kwestie dróg bitych – ich tworzenia, utrzymania w należyтым porządku i korzystania z nich – było *Postanowienie b. Naczelnika Królestwa z dnia 12 II 1822 r. dotyczące w ogóle dróg bitych państwowych i ziemskich*. Dokument (liczący 87 artykułów) szczegółowo precyzował, jak taka droga ma wyglądać, co i w jakiej odległości od niej może się znajdować oraz na kogo spada odpowiedzialność finansowa w przypadku napraw. W treści tego postanowienia znalazły się m.in. następujące uregulowania:

1. Aby uchronić drogi bite przed uszkodzeniami, żadne zabudowania, parkany, płoty nie mogły być stawiane bliżej niż 2 sążnie<sup>6</sup> od rowów drogi bitej; w takiej samej odległości można było sadzić drzewa.
2. Jeśli pola orne bezpośrednio przylegały do rowów drogi bitej, należało zostawić odstęp na 3 stopy<sup>7</sup>, który miał być odznaczony zagonem równoległym.
3. W przypadku, gdy droga bita przechodziła przez las lub zarosła dłuższe i szersze niż pół ćwierci mili<sup>8</sup>, drzewa w odległości 3 sążni po obu stronach musiały być wycięte zaraz po ukończeniu drogi kosztem funduszu drogowego lub przez właściciela gruntów w ciągu 6 lat od dnia ukończenia drogi.
4. Młyny można było zakładać w odległości nie mniejszej niż 20 sążni od drogi bitej.
5. Jeśli zaszła konieczność osuszenia drogi kosztem spuszczenia bagna lub moczarów, właściciel tych terenów nie mógł sprzeciwić się takiemu osuszeniu.
6. Powyżej mostów na drogach bitych żadne młyny, jazy i śluzy w odległości pół ćwierci mili nie mogły być zakładane bez zezwolenia rządu gubernialnego.
7. Narzędzia rolnicze typu pługi, brony oraz drzewo nie mogły być wleczone drogą bitą, musiały być wiezione na kołach lub saniach. Za nieprzestrzeganie tego przepisu groziła kara 30 kopiejek.
8. Właściciele gruntów pobocznych, z których potrzebne były wjazdy na drogę bitą, musieli na własny koszt zbudować mosty na rowach.

<sup>5</sup> *Drogi podjazdowe*, „Korespondent Płocki” 1887 (R. XII) nr 56, s. 1.

<sup>6</sup> Sążeń – niemetryczna, antropometryczna jednostka długości; miała długość rozpostartych ramion dorosłego mężczyzny. Sążeń staropolski – 1,787 m; sążeń nowopolski – 1,728 m = 3 łokcie = 6 stóp = 72 cale = 864 linie. W zaborze rosyjskim wprowadzono w 1849 r. sążeń rosyjski = 2,1336 m =  $\frac{1}{500}$  wiorsty.

<sup>7</sup> Stopa – dawna polska jednostka długości o różnej wartości, zależnie od czasu i miejsca; stopa staropolska, tj. warszawska do 1819 r. = 29,78 cm; 1 stopa =  $\frac{1}{2}$  łokcia.

<sup>8</sup> Milla – dawna jednostka długości o różnej wartości, zależnie od czasu i miejsca. Nazwa pochodzi z łac. *mille* – tysiąc. Początkowo milla oznaczała 1000 kroków podwójnych, odpowiada rozciągłości 1 minuty długości geograficznej (południka). Milla polska = 7 wiorst, czyli 7146 metrów, a od 1819 r. – 8534,31 metra.

9. Drzewa obok drogi posadzone nakładem funduszków drogowych podlegały burmistrzom miast, wójtom gmin, którzy musieli dbać o ich stan.

10. W wypadku zablokowania drogi bitej w wyniku warunków atmosferycznych właściciele gruntów przybocznych musieli zezwolić na wytyczenie tymczasowego przejazdu przez swoje grunta.

11. Zabroniono wyrzucania śniegu, śmieci, chwastów itp. na drogę bitą pod karą pieniężną 30 kopiejek. Także wypasanie bydła luźnego lub w zaprzęgach na rowach i drogach karane było kwotą 5 kopiejek od sztuki bydła.

12. Władze miejscowe w miastach i na wsiach, przez które przechodziły drogi bite, zobowiązane były do utrzymania tych dróg w dobrym stanie i czystości.

13. Zabroniono zakładania targów na drogach bitych pod karą od 30 do 90 kopiejek.

14. Za umyślne niszczenie mostów, słupów milowych, tablic, drogowskazów, poręczy, rogatek, drzew groziła kara pieniężna oraz administracyjna według Kodeksu Karnego.

15. Za uszkodzenie rowu przez bydło właściciel bydła musiał zapłacić po 5 kopiejek od każdej sztuki, prócz tego na własny koszt dokonać naprawy.

16. Wszelkie zdechłe na drodze bitej zwierzęta musiały być usunięte przez miejscową gminę w ciągu 24 godzin.

17. Zabroniono szybkiej jazdy wozami lub konno przez mosty oraz skupiania się wozów na tychże mostach. Odległość między wozami musiała wynosić 6 sążni. Każda bryka musiała posiadać hamulec żelazny i dokonywać hamowania w miejscach oznaczonych tabliczkami. Niedostosowanie się do tych przepisów karane było sumą od 30 do 90 kopiejek. Najszerszy ładunek na wozie nie mógł przekraczać 6 łokci<sup>9</sup>.

18. Miejscowe gminy, przez które przechodziła droga bita, zobowiązane były do jej odśnieżenia.

19. Trakty gruntowe, wychodzące na drogę bitą musiały być od punktu zetknięcia się na 30 sążni w gruncie gliniastym i na 10 w gruncie piaszczystym wyłożone grubym kamieniem lub wyżwirowane dla otrząśnięcia błota z kół.

20. Zajazdy do znaczniejszych karczem i place koło domów pocztowych właściciele własnym kosztem musieli wybrukować<sup>10</sup>.

21. W miejscach, gdzie się drogi rozchodziły, musiały być ustawione drogowskazy objaśniające, dokąd droga prowadzi.

22. Fury, na których przewożono nawóz, musiały być szczelnie obite deskami, aby nie zanieczyszczać ulic i dróg.

Oprócz powyższego postanowienia obowiązywały inne jeszcze akty prawne, m.in.:

<sup>9</sup> Łokieć – jednostka długości o różnej wartości w zależności od państwa, regionu i epoki historycznej. Tradycyjna miara nawiązująca do średniej długości ręki od stawu łokciowego do dłoni. Dzielił się najczęściej na 2 stopy = 4 ćwierci = 24 cale = 288 linii = 576 mm. Łokieć nowopolski w Królestwie Polskim w latach 1819–1849 = 57,6 cm.

<sup>10</sup> Przepisy porządkowe i policyjne, dotyczące dróg, mostów i przewozów (ciąg dalszy), „Korespondent Płocki” 1879 (R. IV) nr 27, s. 3.

a) Rozporządzenie b. Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji z dnia 3 VI 1824 i z dnia 19 VI 1826 r. „wskazujące środki, jakimi zabezpieczyć należy pola, łąki i drogi od uszkodzeń przez trzodę chlewną”.

b) Postanowienie Rady Administracyjnej z dnia 28 VII 1844 r. „zabraniające jazdy krótkimi saniami na traktach i drogach”.

c) Rozporządzenie Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych z dnia 23 I 1843 r. „wskazujące sposób postępowania w razie uszkodzeń dróg bitych przez wojsko”.

W 1876 r. stan dróg w guberni płockiej przedstawiał się następująco:

– dróg bitych tzw. państwowych pozostających pod dozorem Zarządu Komunikacji było 17 wiorst, poprowadzonych od twierdzy Modlin do Serocka.

– traktów pierwszorzędowych gubernialnych było 287 wiorst 368 sążni. W tej liczbie wybrukowanej drogi 8 wiorst i 362 sążnie, szosowych 267 wiorst i 100 sążni oraz gruntowych 11 wiorst i 406 sążni.

### Trakty gubernialne

Trakty gubernialne I rzędu przebiegały w następujących kierunkach:

1. płocko-warszawski – od Płocka przez Płońsk, Zakroczym koło twierdzy Modlin do połączenia z traktem państwowym białostockim na przestrzeni 31 wiorst 294 sążni;

2. mławsko-królewiecki rozchodzący się z płocko-warszawskim we wsi Goślice i przechodzący przez osady Bielsk, Drobin, Raciąż, miasto powiatowe Mława do komory celnej Perłówek na granicy pruskiej na przestrzeni 83 wiorst 300 sążni;

3. mławsko-pułtusi rozchodzący się z traktem mławsko-królewieckim pod Mławą, przechodzący przez miasto powiatowe Przasnysz do granicy powiatu makowskiego w guberni łomżyńskiej koło wsi Węgrzynowo na przestrzeni 51 wiorst 188 sążni;

4. lipnowsko-włocławski rozpoczynający się w Lipnie i idący do mostu łyżwowego na rzece Wiśle naprzeciw Włocławka w guberni warszawskiej na przestrzeni 21 wiorst 131 sążni;

5. bielsko-sierpecki rozchodzący się z traktem mławsko-królewieckim w osadzie Bielsk, idący do Sierpca na przestrzeni 22 wiorst 155 sążni;

6. rypińsko-dobrzyński idący od Rypina do osady Dobrzyń nad Drwęcą na granicy pruskiej (szosy było 12 wiorst 14 sążni, wybrukowanej drogi 380 sążni, drogi gruntowej 11 wiorst 406 sążni) na całej przestrzeni 24 wiorst 300 sążni<sup>11</sup>.

Dróg II rzędu powiatowych było 1435 wiorst 261 sążni, w tej liczbie dróg brukowanych 9 wiorst 285 sążni, szosowych 141 wiorst 2105 sążni, gruntowych 1284 wiorst 265,5 sążni. Dróg III rzędu tzw. wiejskich i polnych było 2870 wiorst<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> *Wiadomości ekonomiczne i statystyczne o guberni płockiej. Rok 1876. VIII: Komunikacje, „Korespondent Płocki” 1877 (R. II) nr 91, s. 2-3.*

<sup>12</sup> *Ibidem, nr 93, s. 2-3.*

Większych mostów na drogach gubernialnych i pocztowych było 131, w tej liczbie mostów taryfowych 15, a mianowicie:

- łyżwowy na rzece Wiśle w Płocku,
- w powiecie lipnowskim łyżwowy na rzece Wiśle pomiędzy wsią Szpetem Dolnym a Włocławkiem oraz na rzece Drwęcy pomiędzy wsiami Lubiczem Polskim i Lubiczem Pruskim,
- w powiecie płońskim na rzece Płonka w Płońsku, na drodze drugorzędowej z Płońska do Ciechanowa, na rzece Działdówce (nazywanej też Wkrą) na drugorzędowej drodze z Sochocina do Płońska, na rzece Wkrze we wsi Borkowo na drugorzędowej drodze ze wsi Przyborowice do Pułtuska, na rzece Narwi most żelazny koło twierdzy Modlin,
- w powiecie rypińskim na rzece Drwęcy przy osadzie Dobrzyń naprzeciw miasta Golub Dobrzyń;
- w powiecie ciechanowskim na rzece Łydynia w Ciechanowie na drugorzędowej drodze prowadzącej z Ciechanowa do Mławy, na rzece Sonie we wsi Sońsk na drugorzędowej drodze prowadzącej z Ciechanowa do Nasielska w guberni łomżyńskiej;
- w powiecie przasnyskim na rzece Węgierce w Przasnyszu na pierwszorzędowym gubernialnym trakcie z Przasnysza do Makowa w guberni łomżyńskiej, na rzece Orzyc w osadzie Chorzele na drugorzędowej drodze z Chorzel do Przasnysza, na rzece Ulatowie we wsi Ulatowo-Adamy na drugorzędowej drodze z Chorzel do Przasnysza;
- w powiecie mławskim na rzece Wkrze we wsi Strzegowo na pierwszorzędowej gubernialnej szosie mławsko-królewieckiej z Płocka do Mławy,
- w powiecie sierpeckim na rzece Wkrze we wsi Drzazga na trzeciorzędnej drodze prowadzącej z Bieżunia do Radzanowa<sup>13</sup>.

Oprócz traktów gubernialnych postanowieniem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 1 III 1876 r. zarządzono przerobić na drogę bitą gubernialną traktat nadwiślański płocko-warszawski, idący z Płocka przez Bodzanów, Wysogród do Zakroczymia<sup>14</sup>.

W 1876 r. z funduszków gminnych wybudowano drogi pierwszorzędowe gubernialne w powiecie rypińskim na trakcie rypińsko-dobrzyńskim, dwa oddziały szosowe – jeden w granicach wsi Bagienice na przestrzeni 2 wiorst 84 sążni, drugi w granicach wsi Radomin na przestrzeni 1 wiorsty 240 sążni, razem 3 wiorsty 324 sążnie. Pomiędzy wsiami Bagienice i Radominem na przestrzeni 1 wiorsty 480 sążni zrobiono nasypy, planty i mosty, położono rury ceramiczne i przygotowano materiały kamienne dla drogi bitej. Na te roboty wydano łącznie 15 396 rb 58 kop. W całym powiecie rypińskim w 1876 r. dróg bitych było zaledwie 52 wiorsty, całkowita droga prowadziła tylko z Lipna do Włocławka, natomiast z Lipna do Kikoła ku pruskiej granicy było zaledwie 9 wiorst szosy, od granicy, tj. od Lubicza do Lipna (na trakcie lubiecko-rypińskim), było 14 wiorst szosy.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Drogi w roku 1876, „Korespondent Płocki” 1877 (R. II) nr 6, s. 2.



Pozostało do pobudowania zaledwie 16 wiorst. Z kolei szosa lipnowsko-sierpecka wymagała ukończenia na długości 20 wiorst<sup>15</sup>.

W 1877 r. pobudowano 4 wiorsty 60 sążni drogi na trakcie z Rypina do Dobrzyń nad Drwęcą, 1 wiorstę drogi żelaznej nadwiślańskiej oraz 4 wiorsty 100 sążni drogi na trakcie płocko-wyszogrodzkim. Razem z końcem roku powstało 285 wiorst 311 sążni dróg gubernialnych, a pozostało do przerobienia na drogi bite gubernialne 66 wiorst 146 sążni, na trakcie rypińsko-dobrzyńskim 7 wiorst 346 sążni, na drodze od Mławy do stacji „Mława” kolei żelaznej nadwiślańskiej 2 wiorsty 100 sążni oraz na trakcie nadwiślańsko-płocko-wyszogrodzkim do Zakroczymia 56 wiorst 200 sążni.

Sporym problemem okazało się 150 wiorst 495,5 sążni dróg powiatowych. Drogi te jako niepołączone w całość nie mogły przynosić pożądanego użytku dla okolicy, a jednocześnie stanowiły ogromny ciężar dla majątków, przez które przechodziły. Utrzymywanie ich w dobrym stanie spadało na barki gmin. Starano się zatem połączyć te kawałki dróg bitych w całość i zaliczyć je do dróg gubernialnych, utrzymywanych kosztem guberni<sup>16</sup>.

W 1888 r. bardzo szybko pobudowano 23 wiorsty szosy w kierunku od Ciechanowa do połączenia z traktem pierwszorzędowym płocko-mławskim. Szosa ta nie tylko ułatwiła komunikację, ale przyczyniła się do ożywienia ruchu handlowego w znacznej części powiatów ciechanowskiego, sierpeckiego i płockiego. Koszt inwestycji wyniósł 69 100 rubli<sup>17</sup>.

### Utrzymanie dróg bitych

Drogi bite w guberni płockiej były wyjątkowo starannie utrzymywane i mogły służyć za przykład. Coroczne prace konserwacyjne i budowlane utrzymywały ten stan. Ulepszeniu i naprawie podlegały przede wszystkim drogi bite gubernialne pierwszorzędowe. W 1876 r. wydano na te właśnie drogi 52 006 rb. 57 kop., z czego:

- a) na naprawę dróg bitych (9272 wiorsty 138 sążni) – 38 599 rb. 57 kop.;
- b) na przebudowę i naprawę mostów i grobli – 5450 rb.;
- c) na naprawę i kupno narzędzi drogowych – 240 rb.;
- d) na utrzymanie służby technicznej i drogowej – 7817 rb.<sup>18</sup>

Drogi powiatowe drugorzędowe utrzymywane były w 1876 r. w stanie używalnym siłami gminnymi, naprawa części szosowych i większych mostów na tych drogach dokonywana była przez inżynierów powiatowych według rozkładu pracy, podejmowanego przez zebrania gminne. Dla wykonania obowiązków gminnych w 1876 r. dla naprawy i w ogóle dla utrzymania drugorzędowych dróg

<sup>15</sup> Z Lipnowskiego, w marcu 1876 r., „Korespondent Płocki” 1876 (R. I) nr 22, s. 3.

<sup>16</sup> Połączenie szosy płocko-mławskiej z Ciechanowem. Nowe drogi bite. Podatki, fundusze i rachunki drogowe (ciąg dalszy), „Korespondent Płocki”, 1878 (R. III) nr 19, s. 3.

<sup>17</sup> „Korespondent Płocki” 1888 (R. XIII) nr 84, s. 2.

<sup>18</sup> Wiadomości ekonomiczne i statystyczne o guberni płockiej. Rok 1876. VIII: Komunikacje, „Korespondent Płocki” 1877 (R. II) nr 91, s. 2.

użyto w naturze 40 919 „dni pieszych”, 10 657 dwukonnych furmanek oraz 12 280 rb. 62 kop.<sup>19</sup>.

Pod koniec 1877 r. w guberni płockiej było 297 wiorst 157 sążni dróg gubernialnych, w tej liczbie dróg bitych 285 wiorst 381 sążni, a dróg gruntowych 11 wiorst 276 sążni. Utrzymanie w dobrym stanie każdej wiorsty pobudowanej drogi bitej wynosiło rocznie średnio 150 rubli. Na konserwację dróg bitych gubernialnych zaplanowano 42 864 rb., na utrzymanie dróżników i konduktorów 7759 rb., na zasiłki gminom na budowę mostów 2000 rb. – łącznie rocznie na utrzymanie dróg bitych potrzebowano 52 623 rb.<sup>20</sup> Podatek gubernialny drogowy w guberni płockiej w 1877 r. wyniósł 69 886 rb. 36 kop., z poprzednich lat zaoszczędzono 7200 rb. 58 kop., zatem można było dysponować sumą 770 86 rb. 94 kop. Z tej sumy wydano na konserwację dróg szosowych gubernialnych liczących 275 wiorst 462 sążnie oraz na odbudowę mostów i kanałów na tychże drogach 47 167 rb. 96 kop. Na utrzymanie konduktorów i dróżników wydano 7759 rb., na naprawę narzędzi 109 rb. 3 kop., na zasiłki dla gmin na budowę mostów przeznaczono 300 rb. Na budowę nowych dróg szosowych i mostów na nich, liczących 9 wiorst 343 sążnie, wydano 21 750 rb. 65 kop. Jak wynika z powyższych wyliczeń, w 1877 r. wydano 77 086 rb. 94 kop., a zatem nic nie zaoszczędzono.

### Nakłady na utrzymanie dróg

W 1878 r. podatek drogowy wynosił prawie tyle samo, co w poprzednim roku, czyli około 69 000 rb. Na rachunek tej sumy zatwierdzone zostały następujące wydatki:

- dalsza budowa szosy na trakcie płocko-wyszogrodzkim, na ten cel przeznaczono 5027 rb.;
- dalsza budowa drogi bitej na trakcie rypińsko-dobrzyńskim – 7448 rb.;
- odbudowa mostów zniszczonych przez wylewy wód – 3180 rb. 36 kop.;
- odbudowa mostów i grobli zniszczonych przez powódź w powiecie przasnyskim – 6717 rb 96 kop.;
- opłata za pobudowanie drogi z Ciechanowa do stacji kolei żelaznej Ciechanów – 2453 rb. 34 kop.

Na powyższe cele zagwarantowano 24 826 rb. 6 kop. Do tej sumy dodano na utrzymanie służby drogowej 7759 rb., na zasiłki pieniężne dla gmin na budowę większych mostów 2300 rb., na reperacje i kupno narzędzi drogowych 200 rb. – razem 35 085 rb. 66 kop. Na konserwację dróg szosowych gubernialnych, liczących 285 wiorst 31 sążni, pozostało funduszu drogowego 34 800 rb. 70 kop. Była to suma mniejsza niż w r. 1877 o 12 367 rb. 26 kop. Czyli na konserwację wiorsty szosy przeznaczono zaledwie 122 rb. 10 kop. Z tych wyliczeń wynika, że w guberni płockiej rocznie na budowę dróg bitych można było przeznaczyć tylko około 20 000 rubli.

<sup>19</sup> Ibidem, s. 2.

<sup>20</sup> O przerobieniu dróg powiatowych na drogi bite, „Korespondent Płocki” 1878 (R. III) nr 81, s. 2.

Utrzymanie dróg bitych w dobrym stanie miało bardzo ważne znaczenie dla rozwoju rolnictwa, handlu, przemysłu, a co za tym idzie – dla rozwoju całej guberni. Tymczasem podatek drogowy gubernialny wystarczał zaledwie na konserwację istniejących dróg gubernialnych, a za oszczędzone kosztem naprawy dróg pieniądze można było pobudować rocznie zaledwie około 5 wiorst nowej szosy. Z powiększeniem się liczby wiorst nowych dróg bitych przy ciągłym podnoszeniu cen materiałów i siły roboczej w krótkim czasie podatek drogowy mógł okazać się niewystarczający nie tylko na budowę nowych, ale nawet na utrzymanie w dobrym stanie dróg już istniejących. Należało zatem zwiększyć ten podatek lub pomyśleć o innych sposobach pozyskania dodatkowych funduszy.

W 1878 r. do opłaty podatku drogowego pociągnięto wszystkie zakłady przemysłowe, kupców, przedsiębiorców oraz furmanów i przewoźników, czyli tych, którzy najwięcej korzystali, a więc najbardziej „psuli” drogi. W ten sposób fundusz drogowy corocznie miał zwiększać się o mniej więcej od 12 000 do 15 000 rb. i dzięki temu budowa nowych dróg byłaby możliwa<sup>21</sup>.

W latach 1879–1881 ulepszono drogi bite pierwszorzędowe, a w r. 1882 planowano doprowadzić je do stanu wzorowego. Aby to osiągnąć, potrzebna była suma, która trzykrotnie przekraczała całoroczną sumę podatku drogowego gubernialnego. Nie chcąc zaprzestać dalszej budowy dróg bitych, postanowiono nieco obniżyć koszty konserwacji dróg w poszczególnych powiatach. Roboty konserwacyjne obliczono na następujące sumy: w powiecie płockim – 19 253 rb. 88 kop., płońskim – 14 405 rb. 62 kop., ciechanowskim – 4032 rb. 91 kop., przasnyskim – 4989 rb. 20 kop., mławskim – 6000 rb. 90 kop., rypińskim – 2232 rb. 86 kop., lipnowskim – 3490 rb. 73 kop., sierpeckim – 5680 rb. 89 kop.

W 1882 r. fundusz drogowy wynosił 91 973 rb. 71 kop., na sumę tę złożyły się następujące kwoty:

- z oszczędności z r. 1881 – 11 973 rb. 71 kop.;
- ze spodziewanego podatku drogowego gubernialnego na r. 1882 – 70 000 rb.;
- z podatku 10% od patentów na prawo handlu i przemysłu – 10 000 rb.<sup>22</sup>

W 1885 r. przeznaczono na konserwację dróg bitych pierwszorzędnych sumę 39 464 rb. 34 kop., którą podzielono pomiędzy powiaty. Powiat płocki otrzymał 8915 rb. 35 kop.; powiat płoński – 7881 rb. 15 kop.; powiat mławski – 4753 rb. 58 kop.; powiat lipnowski – 4632 rb. 3 kop.; powiat przasnyski – 4586 rb. 16,5 kop.; powiat sierpecki – 3540 rb. 42 kop.; powiat rypiński – 2820 rb 9 kop.; powiat ciechanowski 2333 rb. 87 kop.<sup>23</sup>

W 1887 r. z funduszu drogowego gubernialnego wydano na naprawę dróg bitych I rzędu we wszystkich ośmiu powiatach 36 398 rb. 37 kop., na mosty 878 rb., na budującą się szosę ciechanowsko-raciążską 31 030 rb. 24 kop. Utrzymanie służby drogowej kosztowało 10 510 rb. 25 kop.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Połączenie szosy plocko-mławskiej z Ciechanowem. Nowe drogi bite. Podatki, fundusze i rachunki drogowe, „Korespondent Płocki” 1878 (R. III) nr 20, s. 2.

<sup>22</sup> Nasze drogi bite, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 19, s. 1-2.

<sup>23</sup> Roboty publiczne, „Korespondent Płocki” 1885 (R. X) nr 16, s. 1.

<sup>24</sup> Koszt utrzymania dróg, „Korespondent Płocki” 1887 (R. XII) nr 101, s. 1.

Zdając sobie sprawę z tego, że guberni potrzeba co najmniej 200 wiorst dróg bitych w dobrym stanie, naczelnik guberni płockiej wystąpił w 1882 r. do naczelnika kraju o użycie następujących środków, które według niego pozwoliłyby osiągnąć zamierzony cel.

1. Zaciągnięcie przez gubernię od banków krajowych lub zagranicznych bądź od kapitałów pożyczki do wysokości sumy koniecznej na wybudowanie w ciągu 5 lat potrzebnych guberni około 200 wiorst nowych dróg bitych. Przy czym zaciągnięty kapitał miał być amortyzowany w ciągu 20 lat z podatku drogowego gubernialnego.

2. Ustanowienie taryfy opłat za przejazd po wszystkich drogach bitych, ukończonych. Otrzymany z tego źródła dochód miał być przeznaczony na coroczną konserwację tych dróg.

3. Dozwolenie towarzystwom i osobom prywatnym budowania na swój koszt w nowych kierunkach dróg bitych. Zastrzegano jednak, że z poboru opłat za przejazd przez te drogi korzystać będą ci przedsiębiorcy w ciągu określonego umową czasu oraz że myto dostosowane będzie do taryfy zatwierdzonej przy nadaniu koncesji.

### Przyczyny uszkodzania dróg bitych

W piśmie skierowanym do naczelnika kraju obok powyższych próśb gubernator płocki wskazał trzy przyczyny ciągłego uszkodzania dróg bitych:

1. Brak przepisów drogowo-policyjnych pod względem oznaczenia szerokości kół wozów frachtowych i w ogóle wozów obciążonych znacznymi ciężarami odpowiednio do wagi tychże ciężarów, pory roku i warunków klimatycznych dla przejazdu.

2. Nieodpowiednie przepisy policyjno-drogowe z dnia 19 lutego 1822 r., zatwierdzone przez b. naczelnika Królestwa i trudności z zastosowaniem tychże przepisów do obecnej sytuacji.

3. Brak sum potrzebnych na systematyczną naprawę dróg<sup>25</sup>.

Uszkodzenia dróg wynikały nie tylko z ich niewłaściwego użytkowania. Duży wpływ na stan dróg miały także warunki atmosferyczne. Corocznie po każdej zimie liczono straty i uszkodzenia dróg oraz znajdujących się na nich mostów, spowodowane wylewami rzek, topnieniami śniegów.

W 1888 r. na drogach bitych pierwszorzędowych (konserwowanych funduszami podatku drogowego gubernialnego) straty i uszkodzenia według wykazów i przybliżonych wyliczeń sporządzonych przez inżynierów powiatowych i komisję drogową przedstawiały się następująco: w powiecie płońskim – 4000 rb.; w powiecie ciechanowskim – 430 rb.; w powiecie przasnyskim – 1882 rb. 10 kop.; w powiecie płockim – 2697 rb. 40 kop.; w powiecie mławskim – 1158 rb. 46 kop.; w powiecie sierpeckim – 2874 rb.; w powiecie rypińskim – 3675 rb. 60 kop. Ogółem straty te wynosiły 16 717 rb. 56 kop.

<sup>25</sup> W sprawie drogowej, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 78, s. 1.

Na drogach II rzędu (konserwowanych funduszami gmin) szkody te wynosiły: w powiecie płockim – 12 913 rb. 60 kop.; w powiecie płońskim – 6799 rb. 3 kop.; w powiecie sierpeckim – 1755 rb. 40 kop.; w powiecie lipnowskim – 14 233 rb. 44 kop.; w powiecie mławskim – 4648 rb. 95 kop.; w powiecie rypińskim – 4565 rb. 60 kop.; w powiecie ciechanowskim – 1063 rb. 60 kop.; ogółem 8618 rb. 91 kop.

Według obliczeń inżynierów powiatowych i komisji drogowej, całkowita suma uszkodzeń wynikających z wiosennych zalewów wód w całej guberni płockiej w 1888 r. wyniosła 77 394 rb. 99 kop.<sup>26</sup>

Jak wspomniano wcześniej, gubernator płocki, S.I. Tołstoj, jako przyczynę uszkodzeń dróg bitych wskazał brak właściwych lub istnienie nieodpowiednich przepisów drogowo-policyjnych i zwrócił się do naczelnika kraju o zezwolenie na zmianę tych przepisów. Uzyskawszy taką zgodę 10 (22) czerwca 1883 r. wyszły postanowienia gubernatora płockiego o wykonywaniu przepisów policyjno-drogowych.

Dokument zawierał 24 artykuły, większość zapisów brzmiała tak samo lub podobnie, jak w dokumencie z 12 II 1822 r. Dodatkowo znalazły się następujące zapisy:

a) W czasie pokrycia rzek lodem dzierżawcy przewozów musieli wskazać niebezpieczne miejsca miejscowej policji gminnej i wiejskiej w celu uniknięcia wypadków.

b) Zabroniono osobom prywatnym korzystać z należących do dróg szosowych burt, stoków, rowów oraz z trzystopowego pasa ziemi za tymi drogami, gdyż miejsca te miały być zajęte pod drogi szosowe.

c) Pozostawione na trakcie kloce drzew (przypadkowo lub umyślnie) miały być natychmiast usunięte na bok drogi lub wrzucone do rowu. Po upływie 24 godzin wójt gminy zobowiązany był na koszt winnego złożyć kloce drzew poza traktem, a sprawcę pociągnąć do odpowiedzialności sądowej.

d) Zabroniono składać na bokach drogi, burtach i rowach nawozu, słomy, drzewa itp. materiałów.

e) Dzierżawcy przewozów na rzekach zobowiązani zostali do pobudowania i utrzymania w porządku mostów drewnianych z mocnymi barierkami przy przewozach dla zjazdu i wjazdu na promy. Dzierżawcy utrzymujący komunikację parową na rzekach zobowiązani zostali do pobudowania mocnych przystani z mostkami i barierkami.

f) W wypadku przewożenia przez mosty ciężarów większych niż 300 pudów<sup>27</sup> na jednym wozie, przewożący takowe zobowiązani byli powiadamiać przedtem służbę drogową przy szosach, a przy drogach gruntowych zwykłych – wójtów i sołtysów. Jednocześnie musieli wozić na swoich podwodach dostateczną ilość legarów, drągów i grubych bali, a przed wjazdem na most zrobić ze swoich materiałów z wierzchu pokładu mostu drugi pokład czasowy.

<sup>26</sup> Wykaz strat i uszkodzeń dróg i znajdujących się na nich mostów, spowodowanych wylewaniami rzek i nagłym topnieniem śniegu w miesiącu marcu r.b. na terytorium gub. płockiej, „Korespondent Płocki” 1888 (R. XIII) nr 44, s. 1.

<sup>27</sup> Pud – dawna, rosyjska jednostka masy równa około 16,5 kg.

g) Nikt nie miał prawa na rzekach spławnych, które stanowiły własność publiczną, stawiać żadnych budowli wodnych i innych przeszkód bez wiedzy zarządu komunikacji i zatwierdzenia przez rząd takiego projektu<sup>28</sup>.

### Projekty budowy nowych dróg bitych

Aby w szybkim czasie uzyskać sieć dróg bitych, uznano za konieczne przerozbienie wszystkich ważniejszych dróg III rzędu na drogi drugorzędowe, czyli utrzymywane kosztem gmin. Drogiami trzeciorzędowymi miały pozostać jedynie drogi polne. Natomiast drogi pierwszorzędowe planowano zamienić na bite kosztem funduszu drogowego gubernialnego. Ich naprawy odbywałyby się staraniem komitetów powiatowych<sup>29</sup>.

Wytyczenie kierunku drogi bitej nie było sprawą prostą. Nie chodziło tylko o zwykłe przeprowadzenie drogi (każdy powiat, miejscowość chciały mieć jak najbliżej siebie i jak najlepszą), ale takie, aby przynosiło jak najwięcej pożytku. Corocznie komitety drogowe przedstawiały gubernatorowi projekty budowy nowych dróg, starając się wykazać jak najwięcej korzyści płynących z usytuowania drogi.

W 1876 r. naczelnik guberni płockiej baron Wrangl – oceniając potrzeby jak najszybszego połączenia niektórych powiatów z budującą się drogą żelazną nadwiślańską – przedstawił swoim władzom zwierzchnim do zatwierdzenia następujące kierunki nowych dróg bitych:

1. Z Mławy do stacji kolei żelaznej „Mława” we wsi Wólka Łomska na długości 3 wiorst.

2. Z Rypina przez wsie Godziszewy, Okalewo, osady Żuromin, Kuczbork do Mławy na długości 68 wiorst. Wybudowanie tej drogi miało połączyć nie tylko powiat rypiński, ale także znaczną część powiatu sierpeckiego z koleją żelazną. Na trasie z Sierpca do Żuromina wybudowano bowiem już 20,5 wiorsty drogi bitej, pozostało do pobudowania tylko 12,5 wiorsty.

3. Pomiędzy szosą płocko-mławską a stacją kolei „Ciechanów” w kierunku od wsi Drelin w bliskości Raciąża przez wsie Glinojek, Gumowo, Ościsłowo do Ciechanowa na długości 23 wiorst<sup>30</sup>.

Uzyskanie zatwierdzenia kierunku danej drogi było tylko połową sukcesu. To, kiedy rozpoczną się prace nad budową ustalonej drogi, jak długo potrwać oraz jaki będzie koszt budowy, w dużej mierze zależało od właścicieli gruntów, przez które przechodzić miała szosa. Jeżeli właściciele zgodzili się udzielić bezpłatnie ze swoich gruntów kamieni, piasku, żwiru itp. materiały potrzebne do budowy, konserwacji dróg oraz nie robili trudności przy prostowaniu skrzywionych kierunków (od tych sprostowań zależało skrócenie i udogodnienie komunikacji), wówczas wszelkie roboty prowadzone były szybciej. Natomiast, gdy za

<sup>28</sup> *Postanowienia gubernatora płockiego z dnia 10 (22) czerwca r.b. o wykonywaniu przepisów policyjno-drogowych*, „Korespondent Płocki” 1883 (R. VIII) nr 65, s. 1.

<sup>29</sup> *Narady*, „Korespondent Płocki” 1880 (R. V) nr 83, s. 1.

<sup>30</sup> *Wiadomości bieżące*, „Korespondent Płocki” 1876 (R. I) nr 21, s. 1.

rzeczone materiały trzeba było płacić z funduszu drogowego gubernialnego, prace przedłużały się nawet o kilka lat<sup>31</sup>.

Na początku 1876 r. dzięki staraniom gubernatora płockiego Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło budowę drogi bitej na długości 60 wiorst na trasie warszawskim od Płocka przez Bodzanów, Wyszogród do Zakroczymia. Prace przy budowie tej drogi szły dość szybko. W czerwcu ukończono 5 wiorst, a Konrad Bałaziński, delegowany przez naczelnika guberni, zajmował się wykończeniem projektu dalszego odcinka tej szosy, która miała przebiegać począwszy od rogatki warszawskiej aż do granicy pomiędzy wsią Golczewo i Cekanowo. Prace nad budową tego odcinka drogi planowano rozpocząć jeszcze w roku 1876<sup>32</sup>.

Nie zawsze wytyczone kierunki dróg odpowiadały potrzebom danego powiatu czy miejscowości, przez którą przebiegały. Tak było w wypadku zaprojektowanej na 1879 r. drogi bitej z Rypina do Mławy. Droga ta dla powiatu rypińskiego nie przedstawiała żadnego interesu, gdyż tylko pewna część mieszkańców z nad granicy powiatu mławskiego mogła z niej korzystać. Dlatego mieszkańcy powiatu rypińskiego domagali się odłożenia tej inwestycji przynajmniej do czasu, gdy powiat rypiński otrzyma kilka innych ważniejszych dróg bitych. Za najpilniejsze uznano połączenie szosą Rypina z Lipnem, a w dalszej kolejności z Sierpcem przez Gójsk. Na 1881 r. planowano pobudowanie drogi bitej, łączącej Rypin z Dobrzyńem nad Drwęcą<sup>33</sup>.

Z kolei mieszkańcy z Wyszogrodzkiego dopominali się szosy z Wyszogrodu do Płońska. Za tą właśnie drogą miały przemawiać „nie tylko kwestie dogodności i ułatwień gospodarczych”, było to „kwestią życia i bytu nie tylko dla jakiegokolwiek przemysłu, ale dla wszystkich zarówno włościan, jak i właścicieli folwarków”<sup>34</sup>. Ziemia wyszogrodzka zaopatrywała Płońsk i okolice w materiały opalowe (drewno, torf, węgiel), dlatego potrzebna była dobra szosa, która ułatwiłaby rozwiezienie tych materiałów w kierunku Płońska.

W latach 1860–1863 za czasów komitetów drogowych obywatelskich została zaprojektowana szosa z Płońska do Wyszogrodu. Ówczesny komitet dysponując jedynie miejscowym szarwarkiem wybudować zdołał parę kawałków szosy na terytorium miejscowości Kobylniki oraz na odcinku od Nacpolska do Rębowa. W 1863 r. roboty przerwano i nie ponowiono już. Jednak to, co wówczas wykonano, bez żadnej konserwacji przetrwało do r. 1879<sup>35</sup>.

W powiecie lipnowskim, należącym do najuboższych w drogi bite w całej guberni płockiej, na dokończenie czekały dwie szosy. Pierwsza – łącząca Lipno z Lubiczem, druga – łącząca Sierpc z Lipnem i Włocławkiem, tj. z Koleją Żelazną Warszawsko-Bydgoską, z której okolice Sierpca na skutej złej komunikacji mało mogły korzystać<sup>36</sup>.

31 *Wiadomości bieżące*, „Korespondent Płocki” 1876 (R. I) nr 25, s. 1.

32 *Szosa płocko-wyszogrodzka*, „Korespondent Płocki” 1876 (R. I) nr 50, s. 1.

33 *Z Rypińskiego*, „Korespondent Płocki” 1879 (R. IV) nr 93, s. 3.

34 *Z Wyszogrodzkiego*, „Korespondent Płocki” 1879 (R. IV) nr 97, s. 2.

35 *Ibidem*, s. 3.

36 *Z Lipnowskiego – O najpilniejszych kierunkach dróg bitych*, „Korespondent Płocki” 1880 (R. V) nr 7, s. 2.

W 1881 r. wytyczono nowe kierunki dróg bitych pierwszorzędowych. Za najpilniejsze uznano budowę dróg:

- z Ciechanowa do Raciąża i z Kikoła do Lubicza;
- z Rypina do Lipna;
- z Mławy do Żuromina;
- z Bieżunia do Rypina;
- z Wyszogrodu do Płońska;
- z Sierpca do Drobin;
- z Bieżunia do Sierpca;
- z Płońska do Ciechanowa;
- z Żuromina do Konopek;
- z Ojrzenia do Gąsocina;
- z Przasnysza do Chorzel;
- z Ciechanowa do Krasnego;
- z Mławy do Chorzel;
- z Płocka do Zakroczymia<sup>37</sup>.

### Zainteresowanie gubernatora stanem dróg w guberni

Drogi w guberni płockiej nie przestawały być przedmiotem troskliwej opieki i ciąglego zainteresowania gubernatora płockiego, generał majora hrabiego Siergieja Iwanowicza Tołstoja<sup>38</sup>. W 1882 r. przeprowadzono z jego polecenia działania zmierzające do zebrania danych służących do przygotowania projektu jednorazowej budowy całej sieci szos potrzebnych w guberni<sup>39</sup>.

Według danych statystycznych, w r. 1882 w guberni płockiej było łącznie 474,5 wiorst dróg bitych, z tego w powiecie ciechanowskim 40 wiorst, w lipnowskim 53 wiorsty, w mławskim 69,5 wiorsty, w płockim 81,5 wiorsty, w płońskim 86,5 wiorsty, w przasnyskim i rypińskim po 34 wiorsty, w sierpeckim 76 wiorst.

Na 1883 r. przewidywano pobudowanie w całej guberni zaledwie 200 wiorst dróg bitych, a podzieliwszy tę liczbę pomiędzy powiaty, wypadło tylko po 25 wiorst na każdy powiat<sup>40</sup>.

Na polecenie gubernatora płockiego w grudniu 1882 r. w każdym powiecie zebrały się powiatowe komitety drogowe, których zadaniem było ustalenie najpotrzebniejszych kierunków dróg bitych. Członkowie komitetu drogowego wybierani przez zebranie gminne, a zatwierdzani przez gubernatora na 3 lata po trzech w każdej gminie, mieli przed sobą trudne zadanie, wszak chodziło pośrednio o rozwój powiatu. Stosując się do zaleceń gubernatora, komitety drogowe wyznaczyły kierunki dróg bitych dla swoich powiatów. W Sierpcu uznano za najpotrzebniejsze:

– wykończenie części brakującej drogi bitej, prowadzącej z Sierpca przez Biezuń, Brodnicę ku komorze Zieluń na granicy pruskiej;

<sup>37</sup> *Narady*, „Korespondent Płocki” 1880 (R. V) nr 83, s. 1.

<sup>38</sup> Hrabia Tołstoj był gubernatorem płockim w latach 1879–1884.

<sup>39</sup> *Drogi nasze*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 97, s. 1-2.

<sup>40</sup> *Z Rypińskiego*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 100, s. 2-3.



- budowę drogi bitej od Bieżunia przez Szeřeńsk, Żuromin do stacji kolei nadwiślańskiej Konopki;
- budowę szosy od Sierpca do Dobrzynia nad Wisłą starym traktem na Mochowo;
- wykończenie szosy z Sierpca do Drobin.

Ponadto uchwalono, aby w każdej gminie wójt wraz z dwoma obywatelami ziemskimi zebrał informacje o wydajności gleby, przemysłowości, kierunku dróg handlowych i wywozie w swej gminie, aby można było na podstawie tych danych wyliczyć przypuszczalną wysokość dochodu z myta szosowego<sup>41</sup>.

W Rypinie ustalono, że do podniesienia gospodarczego i przemysłowego powiatu rypińskiego jako najpotrzebniejsza i najpilniejsza jest linia mająca połączyć Rypin (przez Czermin, Skrwilno i Sierpc) z Płockiem. Z linii tej miało korzystać 33 000 ludności, większa część powiatu, a ponadto koszt budowy 28 wiorst tej drogi wyniósłby niewiele, gdyż okolica była bogata w odpowiedni kamień, a trakt był szeroki z rowami. Kolejny kierunek ważny dla powiatu rypińskiego to droga od Skrwilna ku Bieżuniowi, do granicy powiatu sierpeckiego mniej więcej 8 wiorst. W ten sposób Rypin byłby połączony przez Biezuń ze stacją kolei żelaznej nadwiślańskiej Konopki. Trzecia droga długości 15 wiorst, mająca przynosić dużo korzyści powiatowi, miała przebiegać z Rypina w kierunku Lipna do Skępego lub Karnkowa, natomiast czwarty kierunek na długości 12 wiorst miałby prowadzić od Rypina do Osieka, gdzie łączyłby się z szosą pruską, idącą do Brodnicy. Członkowie rypińskiego komitetu drogowego wysunęli także projekt budowy szosy łączącej Rypin z Lipnem odnogą od szosy rypińsko-dobrzyńskiej, tj. od Ostrowitego przez Ugoszcz, Zbójno do Kikoła<sup>42</sup>. Tak rozplanowane kierunki dróg miały zapewnić powiatowi rypińskiemu w miarę dobrą komunikację.

Powiat mławski potrzebował szos pierwszorzędowych od Rypina przez Biezuń, Szeřeńsk, Proszkowo, Bogurzyn, Wiśniewo do Mławy; od Mławy do Chorzel oraz dokończenia szosy od Żuromina do Zielunia, natomiast dróg drugorzędowych od Żuromina do Szeřeńska i od Szeřeńska przez Radzanowo do Raciąża<sup>43</sup>.

Dla powiatu ciechanowskiego najpilniejsza była linia łącząca szosę mławskopułtuską z mławsko-płocką, czyli idącą z Krasnego do Ciechanowa, a stamtąd do Głinojecka<sup>44</sup>; oraz szosa od Pomorza w prostej linii na Kołaczków do Krasińca. Ponadto członkowie komitetu drogowego jednoznacznie opowiedzieli się za przekształceniem szosy ciechanowsko-przasnyskiej na pierwszorzędową<sup>45</sup>.

### Ustalenia rządu gubernialnego i naczelników powiatów, dotyczące ulepszenia komunikacji w guberni płockiej

16 grudnia 1882 r. na ogólnym zebraniu członków rządu gubernialnego i naczelników powiatowych pod przewodnictwem gubernatora płockiego rozpatrzone

41 *Drogi nasze*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 97, s. 1-2.

42 *Z Rypińskiego*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 100, s. 3.

43 *Sprawy drogowe. Mławskie*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 96, s. 3.

44 *W sprawie dróg*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 101, s. 1-2.

45 *Z Ciechanowskiego*, „Korespondent Płocki” 1882 (R. VII) nr 99, s. 3.

różne kwestie dotyczące ulepszenia komunikacji w guberni, zaplanowano także ogólną sieć szos dla guberni płockiej. Za najważniejsze i najpotrzebniejsze uznano:

1. Pobudowanie szosy od wsi Dreglin na trakcie płocko-mławskim przez Glińnojeck do Ciechanowa i przeprowadzenie szosy od Ciechanowa przez Pomorze, Krasne do połączenia z traktem mławsko-pułtuskim. Przed pobudowaniem drogi bitej od Ciechanowa do połączenia z traktem mławsko-pułtuskim uznano, że wcześniej należy uzyskać pomoc dla gmin w celu utrzymania w dobrym stanie istniejącej drogi bitej drugorzędowej od Ciechanowa do Przasnysza lub też zamienić tę drogę na pierwszorzędową gubernialną.

2. Ukończenie drogi bitej od Sierpa do Droбина oraz ukończenie 7 wiorst szosy od Karnkowa do Skępego. Szosa ta miała połączyć ze sobą koleje żelazne warszawsko-bydgoską z nadwiślańską, a za pośrednictwem dróg bitych w guberni łomżyńskiej z koleją warszawsko-petersburską.

3. Ukończenie drogi bitej od Lipna (przez Kikoł, Steklin, Czernikowo) do Kawęczyna i dalej do połączenia z szosą lubicką pomiędzy Łążynem a Dobrzejewicami. Ten kierunek dróg miał połączyć Prusy z trzema kolejami żelaznymi, występującymi na terenie guberni płockiej.

4. Ukończenie drogi bitej od Kikoła przez Zbójno, Ugoszcz do szosy rypińsko-dobrzyńskiej. W ten sposób Rypin miał być połączony z Lipnem i innymi głównymi miastami guberni oraz z rzeką Wisłą przy Włocławku.

5. Ukończenie dróg bitych od Sierpa (przez Bieżeń, Szreńsk) do Mławy. Za pośrednictwem tej szosy miało nastąpić połączenie rzeki Wisły z koleją żelazną nadwiślańską.

6. Ukończenie drogi bitej od Żuromina do Zielunia położonego na granicy pruskiej.

7. Ukończenie drogi bitej od Przasnysza do Chorzel przy granicy pruskiej.

8. Ukończenie dróg bitych od Płońska do Ciechanowa.

9. Pobudowanie drogi bitej od Płońska do Wyszogrodu nad Wisłą.

10. Pobudowanie drogi bitej od Płocka do Wyszogrodu. Ten kierunek miał być zrealizowany tylko wtedy, jeżeliby projekt przeprowadzenia kolei żelaznej od Płocka przez Nacpolsk do Zakroczymia nie mógł być urzeczywistniony<sup>46</sup>.

Decyzje podjęte na wspomnianym zebraniu nie zwalniały komitetów powiatowych z dalszych prac nad projektowaniem nowych dróg bitych w poszczególnych powiatach. Komitet drogowy z powiatu mławskiego uznał, że w r. 1883 najważniejszą kwestią jest zamiana drogi od Żuromina do stacji kolei nadwiślańskiej Konopki z drogi drugorzędowej na szosę pierwszorzędową, dzięki czemu będzie ona mogła być szybciej pobudowana<sup>47</sup>.

Komitet powiatowy płocki opracował projekt budowy szosy wyszogrodzkiej. Kierunek projektowany przez komitet był następujący: z Płocka przez Bodzanów do Małej Wsi starym gościńcem wyszogrodzkim, a nową drogą z Małej Wsi przez Orszymowo do Rębowa. W ten sposób uzyskano by połączenie z traktem

<sup>46</sup> W sprawie dróg, „Korespondent Płocki” 1882 (R. XIII) nr 101, s. 1.

<sup>47</sup> Na szosie, „Korespondent Płocki” 1883 (R. VIII) nr 4, s. 2.

wyszogrodzko-płońskim. Projekt tego kierunku został przedstawiony do zatwierdzenia władzy gubernialnej w grudniu roku 1885<sup>48</sup>.

Na rok 1887 zaplanowano budowę przerwanej szosy płocko-wyszogrodzkiej. Dotąd prowadziła ona z Płocka do granicy Cekanowa, planowano przedłużyć ją o 3 lub 4 wiorsty kosztem funduszu szosowego gubernialnego i doprowadzić do miejscowości Słupno. Nie był to koniec projektu, jednak mieszkańcy zarówno Bodzanowa, jak i Wyszogrodu mieli nadzieję, że w następnych latach dokończona zostanie całość projektu dawno już zaplanowanej budowy drogi bitej na odcinku Płock–Wyszogród<sup>49</sup>.

W 1886 r. Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło projekt budowy szosy łączącej drogę bitą płocko-mławską z Ciechanowem. Przewidywano, że 3,5 wiorsty zaplanowanej drogi ukończone zostanie w ciągu dwóch lat<sup>50</sup>.

### Nowe rozwiązania w budowie dróg bitych

Każdy powiat czy gmina chciały mieć jak najwięcej wiorst dróg bitych w jak najlepszym stanie. Konserwacje dróg pochłaniały bardzo dużą część funduszu drogowego i na budowę nowych pozostawało niewiele pieniędzy. Należało szukać nowych sposobów pozyskiwania funduszy lub budować drogi tak, aby przez kilka lat nie potrzebowały napraw. W pierwszym wypadku sprawę tę rozwiązywano przez pożyczki umarzające, natomiast w drugiej sprawie od 1884 r. przy budowie zastosowano pewną nowość. Wcześniej po obydwu stronach szosy ustawiano wzdłuż rowów w linii łamanej większych rozmiarów kamienie. Nowość polegała na tym, że z tych kamieni usunięto rzędy wewnętrzne, pozostawiając jedynie po jednej linii prostej kamieni nad rowami. Owa nowość okazała się praktyczna i ze wszech miar dogodna. Przede wszystkim na bocznych, miękkich częściach drogi bitej nie wybijało się dołów, gdyż jeździły po nich tylko wozy, gdy było sucho. Wygodniej też było tą częścią jeździć wozom, które nie posiadały resorów. Jazda szosą powodowała bowiem przykre trzęsienie. Ponadto konie robocze przeważnie nie podkute lub kute tylko na przednie nogi nie psuły sobie kopyt. W czasie błotnistej pogody każdy dla oszczędzenia czasu i koni jeździł środkową częścią drogi, czyli szosą. W ten sposób o wiele mniej droga się zużywała, a ewentualne niewielkie uszkodzenia powierzchni każdy dróżnik w swoim rewirze mógł naprawić bez żadnego dodatkowego wynagrodzenia z funduszu drogowego<sup>51</sup>.

Większość dróg, które zbudowano w II połowie XIX w., funkcjonuje do dnia dzisiejszego. Wielokrotnie były przebudowywane i dostosowywane do aktualnych potrzeb. Dzięki Bibliotece im. Zielińskich w Płocku, która w swoich zbiorach posiada zachowane w doskonałym stanie i kompletne czasopisma wydawane w Płocku od końca XIX wieku (w tym także „Korespondenta Płockiego”) mógł powstać niniejszy artykuł przedstawiający pokrótce historię dróg na Mazowszu.

48 *Sprawy drogowe*, „Korespondent Płocki” 1885 (R. X) nr 94, s. 2.

49 *Szosa płocko-wyszogrodzka*, „Korespondent Płocki” 1886 (R. XI) nr 97, s. 1.

50 *Nowa droga bita*, „Korespondent Płocki” 1886 (R. XI) nr 74, s. 1.

51 *Z Płockiego*, „Korespondent Płocki” 1885 (R. X) nr 93, s. 1.

**ABSTRACT**

*Nina Kassan*

**The roads condition minted in Płock province based on the message from the magazine „Płock Correspondent” for the years 1876–1888**

The article on the condition of roads in the province of Płock minted in the years 1876–1888 are shown at the beginning of the general division of roads into 2 main categories, characterizing them briefly. Quotes key pieces of legislation governing the creation, maintenance and use of roads. The rest of this article contains information about the road network in the battered province of Płock – directions, in length. The activities undertaken to build new roads, improving and maintaining existing ones. It also shows the costs associated with the creation and maintenance of roads and the means to raise funds for new investment.