

Sokolnicki, Michał

Motoryzacja w międzywojennym Płocku

Notatki Płockie 55/2(223), 29-34

2010

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.

MOTORYZACJA W MIĘDZYWOJENNYM PŁOCKU

Abstrakt

Lata 1918–1939 to okres rozwoju automobilizmu w Płocku. Liczba aut, zarówno osobowych jak i ciężarowych oraz autobusów doszła w szczytowym okresie do liczby około dwustu. Płock łączyła z większymi miejscowościami sieć połączeń autobusowych, w mieście świadczyli usługi taksówkarze.

Słowa kluczowe: motoryzacja, samochody, Płock w latach 1918–1939.

„Pierwszy samochód pojawił się w Płocku wkrótce po wybuchu pierwszej wojny światowej, najprawdopodobniej wiosną 1915” – pisał w tekście „Wspomnienia samochodowe” Kazimierz Askanas. „Była to duża, wysoka limuzyna z wolną przestrzenią dla szofera (...), szklana ścianką na przedzie i dwiema latarniami pod daszkiem, będącym przedłużeniem samochodu. Z tyłu pojazdu maleńkie okienko, na stopniu stanowiącym połączenie przedniego i tylnego błotnika – skrzynka z narzędziami. Urządzenia sygnałowego nie było. (...) jak twierdzono później, był to stary samochód firmy Benz. Pojazd ten zakupił płocki przedsiębiorca komunikacyjny, Neumark (...)”¹.

Czy rzeczywiście był to pierwszy samochód widziany w Płocku, tego się już pewnie nie dowiemy. Nie jest to jednak specjalnie istotne. Ważne, że motoryzacja dotarła (dojechała!) do Płocka.

Jeszcze przez jakiś czas „stare” toczyło wojnę z „nowym”: „(...) Wehikuł bez koni nie wzbudzał zaufania. Obawiano się wypadku, zepsucia samochodu na drodze, co zresztą nie należało do rzadkości, poza tym były też zastrzeżenia, że sama szybkość dochodząca nawet do 20 wiorst na godzinę (wiorsta = 1067 m), może powodować ciężką chorobę”². Siła przyzwyczajenia i strach przed nieznanym powodowały, że trochę to trwało, zanim samochód ostatecznie i bezpowrotnie zatriumfował.

Płock łączyła wówczas ze światem droga śródlądowa (Wista) oraz stacja kolejowa w Kutnie. O ile statki pasażerskie odpływały z przystani znajdującej się w mieście, o tyle do Kutna trzeba było jakoś dojechać. Na trasie Płock – Kutno kursowały więc tzw. karetki, tj. zaprzęgi konne z miejscami dla pasażerów. Jednym z właścicieli takich karetek był Neumark, ów nabywca pierwszego w Płocku samochodu³.

Na początku trzeciej dekady XX wieku auto było w Płocku absolutnym wyjątkiem. Kilka lat później wspomniano, że w 1921 roku, na pal-

cach jednej ręki można było policzyć ilość samochodów w Płocku i okolicy. Jednymi z pierwszych ich posiadaczy byli okoliczni ziemianie: Stefan Mieczkowski z Dzierżanowa, Stanisław Piwnicki z Sikorza i Antoni Czaplicki z Osieka⁴.

W mieście tymczasem prasa narzekała, iż mimo powrotu do pokojowych, „normalnych warunków. (...) Płockowi trudno jakoś do nich powrócić. Dotkliwie daje się we znaki brak choć jednej dorożki (...), wszak miałyby ona powodzenie”⁵. Sytuacja ta uległa z pewnością wkrótce zmianie. Po pięciu latach, w mieście kursowało już pięć dorożek, a w połowie 1925 roku pojawiły się wreszcie dwie pierwsze taksówki samochodowe⁶.

W tym czasie liczba aut w Płocku i powiecie dochodziła już do stu. Wśród nich najwięcej, bo 60% całości, stanowiły fordys. Ponadto pojawiły się inne marki: Buick, Berliet i Rochet Schneider. Na polach powiatu płockiego pracowało również traktorów produkcji Forda. W samochód wyposażona była miejscowa jednostka straży pożarnej⁷.



Samochód Renault należący do rodziny Górnickich.
Źródło: M. Łukomski, *Album Tumski*, Płock 2008, s. 304.

Samochód był jednak wciąż towarem luksusowym, na który nieliczni mogli sobie wówczas pozwolić. Kuria biskupia np. nabyła auto dopiero w 1924 roku. Wcześniej miejscowy biskup

podróżował po terenie diecezji zaprzęgiem konnym lub (w ostatnim okresie przed kupnem auta) korzystając z samochodów, użyczanych przez ziemian⁸.

Jak rzadkim zjawiskiem był samochód niech świadczy chociażby stosunek liczby samochodów do liczby mieszkańców powiatu plockiego. Według spisu z 1921 roku w Płocku i powiecie mieszkało łącznie 109 751 osób⁹. Wspomnieliśmy już, że w połowie lat 20. szacowano liczbę aut na tym terenie na ok. 100. Łatwy stąd wniosek, że jedno auto przypadało na ok. 1100 osób (do połowy lat 20. liczba mieszkańców powiatu wzrosła, więc zwiększeniu uległa statystyczna liczba osób na jedno auto).

O ile na samochód stać było jedynie nielicznych, o tyle powszechnie korzystano z komunikacji autobusowej. Pierwsze autobusy kursowały do Warszawy i Kutna od 1921 roku¹⁰. W 1922 roku zawiązała się w Płocku spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pn. Polskie Towarzystwo Automobilowej Komunikacji (PTAK) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Płocku¹¹. Już wkrótce autobusy tej firmy obsługiwały linię Płock – Kutno i Płock – Sierpc¹². Ponadto między poszczególnymi miejscowościami kursowały autobusy należące do indywidualnych właścicieli.



Ford

Ogromny rozwój ostatnich lat we wszystkich dziedzinach życia oraz zaostrzające się współzawodnictwo w walce o byt zmuszają nas do lepszego wykorzystania naszego czasu i do zwiększenia wydajności naszych wysiłków i energii.

Przekonaliśmy się o konieczności ścisłego podziału naszego dnia pracy i. co za tem idzie, nauczyliśmy się cenić znaczenie samochodu w codziennym życiu.

Samochód Ford posiada znaną własność, że przejedzie wszędzie i o każdej porze. Łatwość kierowania nim oraz prostota i wytrzymałość konstrukcji, gwarantujące jazdę bez jakichkolwiek napraw, sprasują, że wszyscy posługują się Fordem z ufnością.

Zażądajcie demonstracji od jednego z upoważnionych przedstawicieli.

UPWAŻNIENI PRZEDSTAWICIELI W NASTĘPUJĄCYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
I W. H. GARDNER:
 PŁOCK, BYDGOSZCZ, DĘBYSZEW, BIELSKO, BRZEŃC, Wągliń, CHOSZCIE, ŚWIEŻO, BRUDZIEŃ, INOWROCŁAW, KATOWICE, KALISZ, KIELCE, KRAKÓW, KUTNO, LUBLIN, LWÓW, ŁÓDŹ, OLSZTYN, OSTROWIEC, OSTRÓW, (Wielka), POZNAŃ, PRZEMYŚL, RZESZÓW, RADOM, RÓWNE, SANOK, STANISŁAWÓW, STAROBARD, SOBÓWKA, STĘŻY, TORUŃ, TARNÓPOL, TARNÓW, WARSZAWA, WŁOCŁAWEK, WILNO, WRZEŚNIA (Wielka), SOBÓR, RYTYN.

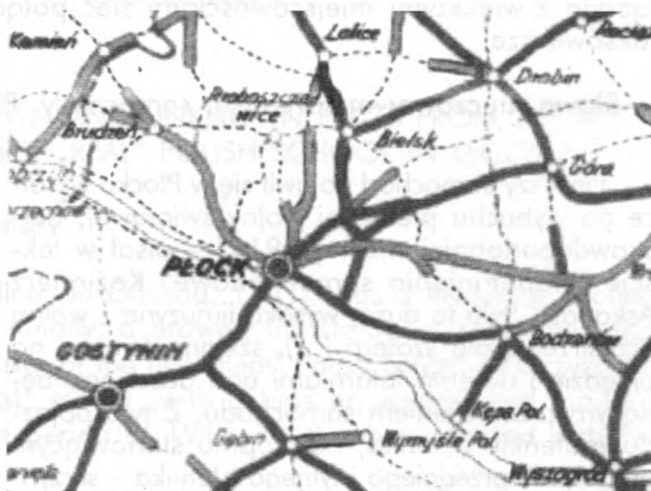
P. 32.

Reklama samochodów Ford T w „Dzienniku Płockim” nr 239 z 17 X 1925 r.

W 1925 roku autobusy kursowały z Płocka do: Sierpca, Rypina, Żuromina, Bieżunia, Płońska, Gąbina, Łodzi i Warszawy. Podobnie było

trzy lata później. W trasę wyruszyły z trzech przystanków: z podwórza przy ul. Tumskiej 4, przy Hotelu Polskim (ul. Kolegialna 8) oraz przy Hotelu Poznańskim (Stary Rynek róg ul. Bielskiej)¹³.

Wykaz autobusów zarejestrowanych w powiecie plockim na dzień 7 stycznia 1931 roku, przynosi liczbę 33 pojazdów, jednak z nazwy (każdy autobus miał nazwę) wymienia siedemnaście. Dwanaście pojazdów¹⁴ było własnością mieszkańców Płocka¹⁵, cztery¹⁶ – mieszkańców Bodzanowa¹⁷ i jeden¹⁸ należał do wyszogrodzianina¹⁹. W 1930 roku powstał w Płocku oddział Związku Właścicieli Autobusów RP²⁰.



Drogi w powiecie plockim wg „Mapy dróg w Polsce na dzień 1 stycznia 1939 r.” Drogi zbudowane do 1918 roku w kolorze czarnym, zbudowane po 1918 r. w kolorze szarym.

Rozwój komunikacji samochodowej hamowany był przez brak odpowiednich dróg. W chwili odzyskania niepodległości w powiecie było ok. 155 – 175 km dróg tzw. bitych. Do końca 1930 roku oddano do użytkowania kolejne 100 kilometrów. Następne trzy lata przyniosły kolejne 15 km. W drugiej połowie lat 30. liczone, iż w powiecie plockim znajduje się 331 km tego rodzaju dróg²¹.



Drogi w powiecie plockim wg „Mapy samochodowej Polski z 1939 r.” Drogi bite dobre zaznaczone kolorem czarnym, drogi bite średnie – kolorem czarno-białym, przerywanym, drogi bite złe – kolorem białym.

Lata 1926–1929/30 to okres gospodarczej koniunktury. Można przyjąć, że rosło wówczas grono osób, które stać było na kupno i utrzymanie samochodu. Faktycznie liczba zarejestrowanych aut w Polsce w tych latach systematycznie wzrastała, sięgając szczytu w 1931 roku²².

Na miano pioniera i entuzjasty automobilizmu w Płocku zasługuje osoba Franciszka Halladina. W 1922 roku był jednym z udziałowców firmy PTAK. Doświadczony kupiec, „dobrze znany jako promotor rozwoju automobilizmu w dzielnicy naszej (...)”²³, postanowił otworzyć pierwszy w Płocku sklep, jakbyśmy dziś powiedzieli, salon samochodowy. Uroczyste otwarcie nowej placówki handlowej nastąpiło w styczniu 1928 roku, początkowo w tymczasowym lokalu²⁴. Sam Halladin do końca lat 30. był aktywnym uczestnikiem wszelkich przedsięwzięć związanych z automobilizmem.

Wspólnikami Halladina zostali: Adam Gorski – ziemianin i właściciel linii samochodowej Płock – Warszawa oraz Władysław Matuszewski – handlowiec. Nowa placówka przyjęła nazwę „Halladin, Gorski i S-ka – Generalne Przedstawicielstwo Ford Motor Company”, stając się przedstawicielem i dystrybutorem samochodów Ford²⁵. Siedziba firmy przy ul. Kościuszki 4 miała być „prawdziwą ozdobą naszego miasta. Od ulicy będzie oszklona brama wjazdowa dla samochodów, stanowiąca zarazem wystawę. Dalej mieścić się będą biura, składy i magazyny części zamiennych, a także warsztaty instalacji elektrycznych samochodowych”²⁶. W celach reklamowych firma organizowała np. publiczne pokazy nowych modeli Forda²⁷.

Półtora roku później, w lipcu 1929 roku, w ślad za Fordem, kolejny koncern samochodowy otworzył swą placówkę w Płocku. Przedstawicielstwo firmy Chevrolet otrzymała spółka z o.o. „J. Grzybowski i S-ka”, mieszcząca się przy ul. Sienkiewicza 21²⁸.

Również firma Morris, reprezentowana przez „Motors Trades” z siedzibą w Warszawie zapowiadała otwarcie w Płocku rejonowego zastępstwa. Prawdopodobnie ostatecznie do tego nie doszło, gdyż brak późniejszych wzmianek o działalności tej firmy²⁹.

Istniejące w mieście salony samochodowe, starały się pozyskać jak największą liczbę klientów. Jak wiadomo motorem handlu jest reklama. Obecnie, jako konsumenci, jesteśmy bezustannie bombardowani reklamami radiowymi, telewizyjnymi, prasowymi, banerami, ulotkami itp. W każdym salonie otrzymać można naręcza prospektów dotyczących kolejnych modeli aut. W prasie z lat 20. i 30. również znajdowały się reklamy różnych marek samochodów. Zarówno tekstowe, jak i graficzne, przedstawiające oferowane do sprzedaży modele.

HALLADIN, GORSKI i S-ka
 Płock, ul. Kościuszki Nr 4. Tel. 13 10.
 Zastępstwo **FORD MOTOR COMPANY**.

Sprzedaje samochody FORDA (cztery) najnowszego modelu 1929 roku. Ceny od 1615 do 5765, na bardzo dogodnych warunkach.

Poleca: opony i detale, części samienne do samochodów FORDA, Chevroleta, Fiata i innych, akcesoria samochodowa, oleje i smary.

CENY KONKURENCYJNE!



Okazyjnie do sprzedania 2 bilardy z piromkami w dobrym stanie. Wiadomość w Administracji „Kurjera”.


Bilet kolejowy kup w „Orbisie”.

Zastępstwo wieloletniemu mark angielskich **motocykli**
Royal Enfield, Norton K. J. S.
 Ceny od zł: 1625.
 Dogodne warunki płatności.




Reklama w „Dzienniku Płockim” nr 119 z 23 V 1931.

Część z nich zawierała wizerunek auta wraz z tekstem reklamowym, czasem cennik dotyczący poszczególnych modeli danej marki. Część natomiast miała bogatszą formę graficzną, zawierającą elementy scenografii w charakterystycznym dla ówczesnego okresu stylu, nawiązującym do art deco. Auta przedstawiane były w sytuacji dynamicznej, już to w ekspresjonistycznych w formie rysunkach, na tle ówczesnych symboli postępu i nowoczesności (drapacze chmur, słupy elektryczne), już to w scenkach całkowicie realistycznych, nawiązujących do możliwości zagrożenia wypadkiem drogowym³⁰.



ESSIEXX
 TANI LOKALNY SAMOCHÓD SZCZEGÓLNOWIDOWY



ESSIEXX

Reklamy w „Dzienniku Płockim” nr 133 z 13 VII 1929, nr 143 z 27 VII 1929.

Jak wspomnieliśmy, reklamy zawierały również cenniki. W lipcu 1929 roku „Halladin, Gorski i S-ka” oferowała samochód marki Essex w cenie, zależnie od modelu, od 1465 do 1690 dolarów³¹. Przy ówczesnym kursie ok. 8,91 zł za dolara³², oznaczało to wydatek w kwocie od ok. 13 000 zł do ok. 15 000 zł. Z kolei latem 1936 roku, ta sama firma oferowała najnowsze modele Forda, w cenie od 4515 zł do 5755 zł³³. Cena znacząco więc spadła.

Trudno jednak wyobrazić sobie co oznaczały te kwoty pieniędzy bez uwzględnienia uzyskiwanych wówczas dochodów. Niewiele mamy na ten temat informacji. Wiadomo wszakże, iż latem

1928 roku robotnicy płockich fabryk metalowych (oczywiście nie oni byli potencjalnymi kupcami samochodów), wywalczyli podwyżkę do kwoty ok. 42,50 zł tygodniowo, pracownicy młynów do kwoty ok. 24,50 zł tygodniowo³⁴. Nauczyciele szkół powszechnych, wg rozporządzenia Prezydenta RP z października 1933 roku o uposażeniu funkcjonariuszy państwowych, zaszeregowani byli w grupach od XI do VII, zależnie od stażu pracy. Uposażenie w tych grupach wynosiło od 130 do 335 złotych miesięcznie³⁵. Nawet wykonywanie tak pożądanego i tak poważanego zawodu jak lekarz, nie gwarantowało posiadania własnego samochodu. Płocki lekarz Bronisław Mazowiecki dojeżdżał na wizyty taksówką³⁶. Z braku źródeł trudno określić, jakie dochody osiągnęli ze swych majątków okoliczni ziemianie.

Zwiększony popyt na auta w latach koniunktury powodował, że popularność zyskiwały szkoły nauki jazdy. W miejscowej prasie reklamowały się szkoły i kursy samochodowe prowadzone przez Tadeusza Marynowskiego i Bolesława Froma³⁷.

Wiosną 1928 roku w Płocku kursowało już dwadzieścia sześć taksówek samochodowych³⁸. Rok później w mieście funkcjonowały dwie stacje benzynowe (obok Hotelu Angielskiego przy ul. Tulmskiej oraz na placu Narutowicza – wówczas: Kanonicznym)³⁹. Niestety nie znamy ówczesnych cen paliwa. Ruch samochodowy osiągnął takie rozmiary, iż urzędujący w magistracie komisarz rządowy (pełniący obowiązki prezydenta, po zdymisjonowaniu przez władze dotychczasowego zarządu miasta) ustanowił oficjalnie trzy miejsca jako postoje dla taksówek i dorożek miejskich: przy Hotelu Angielskim, obok Hotelu Warszawskiego przy ul. Kolegialnej i na placu Kanonicznym. Na każdym z postojów sześć miejsc przeznaczonych było dla samochodów, natomiast cztery dla dorożek konnych. W tym samym obwieszczeniu maksymalna prędkość dla pojazdów mechanicznych na terenie miasta określona została na poziomie 20 km/h⁴⁰.

Prasa miejscowa szacowała liczbę samochodów na terenie – jak to określała – Mazowsza Płockiego w 1929 roku na około tysiąc⁴¹. Przy czym należy wiedzieć, że przez termin Mazowsze Płockie rozumiała wówczas z pewnością powiaty: płocki, sierpecki i płoński, a być może i ciechanowski, mławski, lipnowski oraz rypiński⁴².

Od 1931 roku, wskutek kryzysu gospodarczego, spadła gwałtownie liczba zarejestrowanych pojazdów w Polsce. Liczba aut z tego roku została przekroczona dopiero w 1938 roku⁴³.

Kryzys ekonomiczny uderzając w całą gospodarkę, dotknął również branżę samochodową⁴⁴. W 1930 roku część udziałowców spółki „J. Grzybowski i S-ka”, a więc przedstawiciela Chevroleta, sprzedała swe udziały. W styczniu 1932 roku

firma została zlikwidowana⁴⁵. W maju 1931 roku, z drugiej płockiej firmy samochodowej, „Halladin, Gorski i S-ka”, odszedł Adam Gorski (nazwę spółki zachowano bez zmian)⁴⁶.

Spadły przewozy na liniach autobusowych. W prasie ukazywały się ogłoszenia oferujące sprzedaż autobusów⁴⁷. Utrzymanie pojazdów przestawało być rentowne. Dotyczyło to zresztą nie tylko właścicieli autobusów. Antoni Szempliński wspomina, że jego krewny, właściciel Gżyna, kupiony kilka lat wcześniej samochód, odstawił do wozowni w swym majątku, gdzie stał nieużytkowany⁴⁸.

Sytuację pogorszyło uchwalenie w 1931 roku ustawy wprowadzającej podatek drogowy, która obciążyła wysokim podatkiem właścicieli aut. W odpowiedzi, w lipcu 1931 roku, doszło do ogólnokrajowego protestu, zwanego strajkiem autobusowym. W Płocku wzięli w nim udział wszyscy właściciele autobusów i taksówkarze. Po czterech dniach protest zakończył się bez zmiany sytuacji⁴⁹.

Według „Głosu Mazowieckiego” wiosną 1934 roku na terenie tzw. Mazowsza Płockiego liczba samochodów wynosiła ok. trzystu⁵⁰. Dane te dotyczą – zaznaczmy – tzw. Mazowsza Płockiego. Z kolei wg rejestru pojazdów mechanicznych podlegających opłacie (z marca 1933 roku) w samym Płocku zarejestrowanych było 14 autobusów i 39 samochodów osobowych (takich marek jak: Ford, Chevrolet, Skoda, Lincoln – należący do biskupa płockiego i inne)⁵¹.

W sytuacji, gdy drobni właściciele autobusów wyzbywali się ich i likwidowali swe przedsięwzięcia, jedynymi firmami zajmującymi się przewozami autobusowymi pozostały: miejscowa spółka – Płocka Komunikacja Autobusowa⁵² oraz powiązane z kapitałem szwedzkim – Polskie Linie Samochodowe SA. W 1936 roku firmy te dokonały fuzji przyjmując nazwę Polskie Linie Samochodowe SA. Prezesem rady nadzorczej wspólnej firmy został F. Halladin, w jej skład wchodził m.in. Henryk i Ludwik Szenwicowie, natomiast w zarządzie znalazł się m.in. Henryk Krusiewicz. Wiosną 1937 roku firma posiadała 28 autobusów o 700 miejscach oraz 10 ciężarówek, zaś dwa lata później 50 autobusów z 1500 miejscami. W latach 1938 – 1939 PLS wybudowały naprzeciwko Nowego Rynku nowoczesny dworzec autobusowy⁵³.

W połowie lat 30. autobusy kursowały do: Warszawy, Łodzi, Ciechanowa, Włocławka, Sierpca, Wyszogrodu, Żuromina, Drobin, Raciąża, Płońska, i Brudzenia. W 1936 roku bilet do Warszawy kosztował 7 zł, do Sierpca – 3 zł, Drobin – 2,50 zł, Brudzenia – 2 zł⁵⁴.

Rozwój transportu samochodowego wiązał się m.in. z ponownym wzrostem ilości pojazdów na polskich drogach. Pośrednio potwierdzał to komentarz „Głosu Mazowieckiego”, który pisał o „wzmószonym ruchu samochodowym w Płocku”⁵⁵.

Rejestr z 1938 roku, dotyczący miasta Płocka (być może miasta i powiatu, ale tylko powiatu płockiego, nie: Mazowsza Płockiego), obejmował: 104 samochody osobowe, 77 samochodów ciężarowych oraz 36 autobusów (Płock liczył wówczas 32 941 stałych mieszkańców)⁵⁶. Z pewnością był to wzrost w porównaniu z 1934 rokiem (przypomnijmy, że tam dane dotyczyły Mazowsza Płockiego, a nie tylko Płocka i powiatu płockiego).

HALLADIN, GORSKI i S-ka
Płock, ul. Kościuski Nr 4, Tel. 13-10.
Zastępstwo **FORD MOTOR COMPANY.**

Sprzedaje samochody FORDA (zastępczo) najnowszego modelu 1938 roku. Ceny od słabych 4.815 do 6.705, są bardzo dogodnych warunkach. opony i detki, części zamienne do samochodów Forda, Chevroleta, Piasta i innych, akcesoria samochodowe, oleje i smary.

Poleca: opony i detki, części zamienne do samochodów Forda, Chevroleta, Piasta i innych, akcesoria samochodowe, oleje i smary.

CENY KONKURENCYJNE!

Okazyjnie do sprzedania 2 bilardy z piromidkami w dobrym stanie. Władomości w Administracji „Korywa”.

Zastępstwo wyłącznościowej marki angielskich **motocykli**
Royal Enfield, Norton A. J. S.
Ceny od zł: 1625.
Dogodne warunki płatności.

Bilet kolejowy
kup w „Orbisie”.

Zamieszczona reklama w „Kurierze Mazowieckim” 195 z 24 VIII 1936 r.

Znow ukazały się ogłoszenia oferujące kursy nauki jazdy (reklamowały się: „Halladin, Gorski i S-ka” oraz „Orbis”)⁵⁷.

Firma „Halladin, Gorski i S-ka” otrzymała przedstawicielstwo „Polskiego Fiata”, którego montownia powstała w Warszawie w 1932 roku⁵⁸.

Spis taksówek płockich z sierpnia 1938 roku zamknął się liczbą piętnastu pojazdów, z czego po trzy auta to chevrolety, ford i ople, dwa chryslera oraz po jednym: essexie, renault, polskim fiacie i włoskim fiacie. Wkrótce dołączyły do nich kolejne dwa auta (Chrysler i DKW)⁵⁹.

„Przewodnik turystyczny po Polsce”, wydany w 1938 roku informował, że w Płocku znajdowało się pięć stacji benzynowych, z których trzy należało do koncernu „Vacuum Oil Company”, pozostałe zaś do sieci: „Karpaty” i „Galicja”⁶⁰.

W pewnym sensie ukoronowaniem i zarazem potwierdzeniem tendencji wzrostu liczby samochodów na płockich drogach w końcu lat 30., było powołanie w marcu 1939 roku oddziału Automobilklubu Warszawskiego⁶¹.

Wracając jeszcze na chwilę do zagadnienia transportu miejskiego, warto przypomnieć, iż

dwukrotnie w ciągu dwudziestolecia międzywojennego (w 1926 i 1934 roku) powracał pomysł uruchomienia autobusu miejskiego, z trasą z centrum do dworca kolejowego⁶². Ostatecznie projektów tych, mogących stać się początkiem komunikacji miejskiej w Płocku, nie zrealizowano.

Tematu motoryzacji nie wyczerpują oczywiście tylko samochody. Co do motocykli, to dotyczące ich dane pochodzą dopiero z 1938 roku, tj. z końca omawianego okresu. Wskazują one 18 zarejestrowanych maszyn⁶³. „Głos Mazowiecki” pisał w lipcu tego roku, iż „Motoryzacja w Płocku w ostatnim roku posunęła się w dużym tempie, zwłaszcza w dziedzinie motocyklowej (...) Motocykliści w śródmieściu pozwalają sobie rozwijać jazdę z nadmierną prędkością”⁶⁴. Przy oddziale automobilklubu powstać miała sekcja motocykli⁶⁵. W 1936 roku „Halladin, Gorski i S-ka” oferowała pojazdy w cenach zaczynających się od kwoty 1625 zł, ale już trzy lata później ich cena minimalna spadła do 750 zł⁶⁶.

Wreszcie rowery, których liczba, dzięki obniżce kosztów rejestracji, wzrosła w latach 1935–1939, ze 149 do 1326 sztuk⁶⁷.

W tym krótkim tekście starałem się nakreślić zarys problematyki pierwszych lat automobilizmu w Płocku. W sposób szczególny, przytoczone w nim liczby aut w mieście, w porównaniu ze współczesnym stanem przepiętnienia ulic i parkingów, brzmią już cokolwiek egzotycznie. Wynika to z faktu, iż przez cały omawiany okres (tj. w latach 1918–1939) samochód nie przestał być towarem luksusowym. Autor opracowania o postępie technicznym w Drugiej Rzeczypospolitej zauważa, że „Polska pozostawała na jednym z ostatnich miejsc w Europie i na świecie pod względem liczby samochodów przypadającej na jednego mieszkańca. W Europie wyprzedzała ją nawet Rumunia”⁶⁸. Mimo to, pod koniec lat 30., nikt się już w Płocku widokowi samochodu nie dziwił. Choć, jako własność, dostępny tylko nielicznym, stawał się samochód, ten ówczesny symbol postępu i nowoczesności, elementem życia codziennego miasta.

Przypisy

¹ K. Askanas, *Wspomnienia samochodowe*, „Gościńiec Sztuki” 1999, nr 1/3, s. 62–63.
² tamże s. 63.
³ Jw.; L. Świderski, *Odmieni się jako orłowa młodość twoja*, [bmw] 1968, s. 56–57.
⁴ „Dziennik Płocki” (dalej DP) 1925, nr 239 z 17 X.
⁵ „Kurier Płocki” (KP) 1921, nr 134 z 16 VI.
⁶ DP 1926, nr 37 z 13 II, 1925, nr 153 z 4 VII; kurs do przystani nad Wisłą kosztował 1, 50 zł, z powrotem - 2, 50 zł, do stacji PKP w Radziwiu - 3,50 zł - DP 1925, nr 280 z 4 XII.
⁷ DP 1925, nr 239 z 17 X.
⁸ *Kalendarium życia Antoniego Juliana Nowowiejskiego biskupa płockiego 1908–1941*, opracował M. M. Grzybowski, Płock 1992, s. 132, 133; *Listy Antoniego Juliana Nowowiejskiego do*

rodziny z lat 1904–1941, zebrał i opracował M. M. Grzybowski, Leszno 1994, s. 33, 35, 38, 39, 44.
⁹ *Pierwszy Powszechny Spis Ludności Rzeczypospolitej Polski z 30 września 1921 roku*, Statystyka Polski, tom XV, Warszawa 1926, s. 48.
¹⁰ KP 1921, nr 239, 3 XI 1921, nr 247 z 12 XI, 1922, nr 112 z 19 V.
¹¹ Wspólnikami zostali: Jan Bobrowski, Feliks Bobrowski, Kazimierz Mayzner, Antoni Marynowski, Bohdan Słubicki i Franciszek Halladin - Kurier Płocki 1922, nr 55 z 8 III.
¹² KP 1922, nr 66 z 21 III; PTAK stał się również płockim przedstawicielem firmy Ford, oferując samochody i traktory marki: Lincoln, Ford i Fordson - KP 1922, nr 66 z 21 III, 1925, nr 239 z 17 X.
¹³ DP 1925, nr 206 z 9 IX, 1928, nr 154 z 6 VII, Głos Mazowiecki (GM) 1933, nr 7 z 13 I.

- ¹⁴ Emka I, Emka II, Emka III, Baška I, Baška II, Bartos, Batory, Sokół, Bajka I, Bajka II, Zagłoba, Gdynia – Spis autobusów stacjonujących w Płocku z 7. I. 1931 roku, Archiwum Państwowe w Płocku (APP), Akta Miasta Płocka (AMP), t. 23887, (brak paginacji)
- ¹⁵ Jakub Kotlicki, Stanisław Zabolicki, Henryk Krusiewicz i S-ka, Aleksander Cybulski i S-ka, Aleksander Zawadzki, Helena Trzciska, Stanisław Cybulski, Konstanty Pełkowski – źródło j.w.
- ¹⁶ Hanka, Mewa, Polska, Łobzowianka – źródło j.w.
- ¹⁷ Feliks Kujawa, Franciszek Rogulski – źródło j.w.
- ¹⁸ Warszawianka – źródło j.w.
- ¹⁹ Szmul Szwarc.
- ²⁰ Prezes – Adam Gorski, wiceprezes – Wacław Goszczyński, skarbnik – Franciszek Halladin, członek zarządu – Antoni Marynowski, sekretarz – Henryk Krusiewicz – DP 1930, nr 76 z 31 III.
- ²¹ M. Kacprzak, *Wieś płocka. Warunki bytowania*, Warszawa 1937, s. 26; DP 1922, nr 2 z 30 X, 1930, nr 283 z 2 XII, GM 1933, nr 33 z 14 II, nr 257 z 11 XI.
- ²² J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca. Technika. Społeczeństwo*, Warszawa 1999, tabela ze s. 196.
- ²³ DP 1927, nr 291 z 19 XII.
- ²⁴ Głos Ziemi Płockiej (GZP) 1928, nr 10 z 31 I, DP 1928, nr 23 z 27 I.25
- ²⁵ GZP 1928, nr 10 z 31 I.
- ²⁶ j.w.
- ²⁷ DP 1928, nr 40 z 17 II.
- ²⁸ DP 1929, nr 145 z 27 VII, nr 150 z 2 VIII, nr 168 z 24 VIII.
- ²⁹ DP 1928, nr 273 z 24 XI
- ³⁰ Reklamy zamieszczone w prasie płockiej: DP 1925, nr 239 z 17 X, 1929, nr 100 z 4 VI, nr 133 z 13 VII, nr 143 z 27 VII, 1931, nr 119 z 23 V, Kurier Mazowiecki (KM) 1936, nr 195 z 24 VIII.
- ³¹ Ceny podane w reklamach samochodów: DP 1929, nr 133 z 13 VII, nr 143 z 27 VII.
- ³² Taki kurs dolara został ustalony w październiku 1927 roku i w zasadzie na takim poziomie pozostawał w 1929 roku – Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka polski międzywojennej*, t. II, Warszawa 1971, s. 206–208; W. Morawski, *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008, s. 186.
- ³³ Ceny podane w reklamie: KM 1936, nr 195 z 24 VIII.
- ³⁴ DP 1928, nr 143 z 22 VI, GZP 1928, nr 136 z 5 VII, nr 262 z 1 XII.
- ³⁵ N. Kassan, *Szkołnictwo powszechne w powiecie płockim w latach 1918–1939*, [bmw, bdw] (Płock 2009), s. 198–199.
- ³⁶ A. Szempliński, Na szlaku pokoleń [bmw, brw], s. 359–360.
- ³⁷ Reklamy w: GZP 1928, nr 82 z 27 IV, DP 1928, nr 216 z 18 IX.
- ³⁸ DP 1928, nr 71 z 24 III.
- ³⁹ DP 1929, nr 206 z 8 X.
- ⁴⁰ APP: AMP, t. 25707, Obwieszczenie komisarza A. Albrechta z 2.IX.1929 r. (brak paginacji)
- ⁴¹ GM 1934, nr 81 z 9 IV.
- ⁴² Co do określenia terytorialnego zasięgu Mazowsza Płockiego patrz: D. Kasprzyk, *Regionalizm Płocki w II Rzeczypospolitej*, Płock 2008, s. 23–29, mapy na s. 432–435.
- ⁴³ J. Żarnowski, dz. cyt., s. 195, tabela na s. 196.
- ⁴⁴ Choć liczba aut w skali ogólnokrajowej jeszcze przez dwa lata rosła – j.w.
- ⁴⁵ DP 1930, nr 132 z 7 VI, 1932, nr 43 z 22 II.
- ⁴⁶ DP 1931, nr 103 z 4 V.
- ⁴⁷ DP 1931, nr 54 z 6 III.
- ⁴⁸ A. Szempliński, dz. cyt., s. 445.
- ⁴⁹ J. Żarnowski, dz. cyt., s. 195; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski ...*, t. III, Warszawa 1982, s. 311–312; DP 1931, nr 152 z 4 VII, nr 153 z 6 VII.
- ⁵⁰ GM 1934, nr 81 z 9 IV.
- ⁵¹ APP: AMP, t. 23965, Rejestr pojazdów mechanicznych podlegających opłacie z marca 1933 roku (brak paginacji).
- ⁵² Na czele z F. Halladinem – GM 1934, nr 64 z 19 III.
- ⁵³ GM 1934, nr 64 z 19 III, nr 70 z 26 III, KM 1937, nr 104 z 8 V, 1939, nr 159 z 15 VII.
- ⁵⁴ KM 1936, nr 263 z 11 XI, GM 1938, nr 227 z 4 X.
- ⁵⁵ GM 1937, nr 242 z 19 X.
- ⁵⁶ J. Chojnacki, *Petrochemia a rozwój Płocka*, Płock 1977, tabela na s. 147; GM 1938, nr 56 z 10 III.
- ⁵⁷ GM 1937, nr 140 z 21 VI, nr 190 z 19 VIII.
- ⁵⁸ KM 1937, nr 76 z 3 IV.
- ⁵⁹ APP: AMP, t. 25794, Spis dorożek samochodowych na 10.VIII.1938 r. (brak paginacji); GM 1938, nr 185 z 16 VIII, nr 187 z 30 VIII, KM 1938, nr 184 z 16 VIII; spis z poprzedniego roku wykazał 19 taksówek samochodowych i 26 dorożek konnych – APP: AMP, t. 25794, Spis dorożek w 1937 roku (brak paginacji); KM 1937, nr 44 z 24 II; w latach 1936–1938 za kurs po mieście płacono: taksówką – 1 zł, dorożką – 0,75 – 1 zł – KM 1936, nr 6 z 9 I, GM 1938, nr 143 z 25 VI.
- ⁶⁰ *Przewodnik turystyczny po Polsce z 16 mapami województw w/g nowego podziału administracyjnego*, red. M. Babiński, Warszawa 1938, s. 144.
- ⁶¹ GM 1939, nr 61 z 15 III.
- ⁶² DP 1926, nr 152 z 6 VII, 1934, nr 263 z 16 XI.
- ⁶³ J. Chojnacki, dz. cyt., tabela na s. 147.
- ⁶⁴ GM 1938, nr 161 z 18 VII.
- ⁶⁵ GM 1939, nr 61 z 15 III.
- ⁶⁶ GM 1936, nr 195 z 24 VIII, 1937, nr 133 z 12 VI, KM 1939, nr 67 z 22 III.
- ⁶⁷ GM 1938, nr 113 z 18 V, 1939, nr 129 z 7 VI.
- ⁶⁸ J. Żarnowski, dz. cyt., s. 195.

MOTORIZATION IN PŁOCK IN THE PERIOD BETWEEN WW I AND WW II

Summary

The period from 1918 till 1939 was the time of growing popularity of motor transport in Płock. At the peak moment, the number of cars, trucks and buses in this town reached 200. Between WW I and WW II, Płock used to have a network of bus connections with bigger cities as well as the local taxi service.