

Barbara Konarska-Pabiniak

Z omnibusu do pociągu : historia budowy kolei na trasie Kutno-Płock

Notatki Płockie : kwartalnik Towarzystwa Naukowego Płockiego 60/3 (244), 27-39

2015

Artykuł został 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.

Z OMNIBUSU DO POCIĄGU. HISTORIA BUDOWY KOLEI NA TRASIE KUTNO–PŁOCK

Abstrakt

Na podstawie ustawy z dnia 11 kwietnia 1919 r. uchwalonej przez Sejm RP w latach 1920-1937 realizowano w Polsce rządową inwestycję kolejową Łódź–Kutno–Płock–Sierpc–Brodnica (linia nr 33)¹. Inwestycja ta nawiązywała do opracowanego już w 1911 r. projektu rozbudowy linii kolejowych biegnących przez Kutno, a także starań Aleksandra Macieszy, który w styczniu 1919 r. wystosował memoriał do rządu w sprawie połączenia kolejowego Płocka². Przerwa w budowie nastąpiła podczas wojny polsko-bolszewickiej. Oficjalnego przekazania Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie i otwarcia odcinka Kutno–Płock–Radziwie dokonano 17 października 1925 r. Pierwszy pociąg na całym odcinku Kutno–Płock przejechał 31 grudnia 1925 r. z maksymalną szybkością 45 km/h. Ze względu na brak środków, szybkiej dewaluacji marki, a także toru na moście przez Wisłę, kolej doprowadzono jedynie do Radziwia, które należało wtedy jeszcze do powiatu gostyńskiego³. Kolejowe połączenie Płocka z Kutnem ułatwiło i znacznie skróciło podróż mieszkańcom tej części Mazowsza do stolicy kraju oraz Łodzi, Poznania i Torunia. Połączyło także południowo-zachodnie krańce Rzeczypospolitej z północnymi powiatami województwa warszawskiego i pomorskiego.

Słowa kluczowe: trakt bity, omnibusy, żegluga wiślana, parostatki, kolej żelazna, otwarcie kolei Kutno–Płock–Radziwie

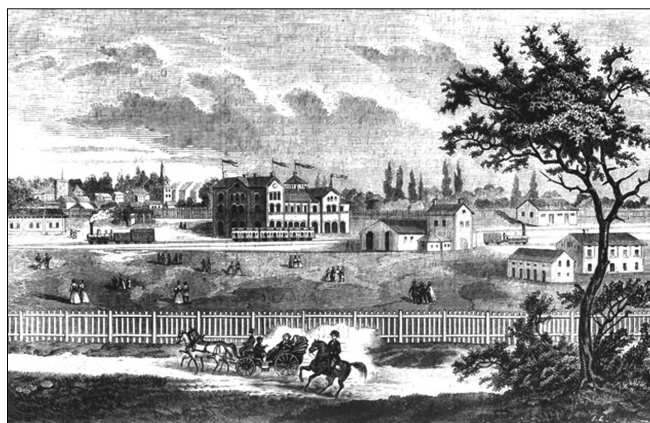
Czekając na kolej

W 1862 r. zakończono budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej przez Kutno. W dniu 3 grudnia tego roku arcybiskup metropolita warszawski Zygmunt Szczęsny Feliński uroczystie poświęcił nową linię. Inicjatorem tej budowy był rząd pruski, któremu zależało na połączeniu z Cesarstwem Rosyjskim. Kapitału dostarczyły holenderskie domy bankowe w porozumieniu z bankiem Rotschilda⁴. Kutno stało się wówczas ważnym węzłem komunikacyjnym. Uzyskało połączenie kolejowe z Warszawą (przez Łowicz i Skierniewice) oraz z Bydgoszczą (przez Włocławek i Aleksandrów). Wzniesiono tam również okazały budynek dworcowy na terenie kupionym od dziedzica Feliksa Mniewskiego. Budynek „nawiązuje w swoim charakterze do neorenesansowej willi włoskiej, z charakterystyczną bryłą, wzbogaconą zdobieniami roślinnymi, arkadowymi i boniowaniem ścian. Główna elewacja posiada wejście i okna zamknięte półkoliście. Boczny ryzalit od strony okna zdobi wieża zegarowa”⁵.

Oddana w 1877 r. Droga Żelazna Nadwiślańska z Mławy przez Modlin, Warszawę, Lublin i Chełm ominęła Płock, ale niektórzy

mieszkańcy północnej części guberni płockiej zaczęli wówczas dojeżdżać do Mławy, by dalej udać się pociągiem do Warszawy.

W zachodniej części Mazowsza większość dróg była nieutwardzona. Aby usprawnić dojazd do Kutna, w 1866 r. wybudowano drogę bitą drugiego rzędu⁶. Dobrą drogą zainteresowani byli właściciele cukrowni i gorzelni, których było wielu na tym terenie, chcący dowozić swoje produkty do Kutna. Do budowy przystąpiono w 1858 r. Kosztami budowy na odcinku obwodu gostyńskiego obciążeni zostali



Stacja kolei żelaznej w Kutnie. Rysował z natury Aleksandrowicz. „Tygodnik Ilustrowany” 1862, nr 134

Magistrat Gostynina oraz mieszkańcy w wysokości 10 proc. swoich dochodów. Władze centralne uzasadniały to dużymi korzyściami, jakie mieszkańcy gostynińskiego uzyskają z połączenia z Kutnem, wówczas stolica powiatu. Tempo budowy nie było zbyt szybkie. W trakcie realizacji wystąpiły problemy związane z dostarczaniem materiałów budowlanych, a także z koniecznością dokonywania pewnych korekt w stosunku do wstępnych założeń projektowych. Zaniepokojony był tym nawet ówczesny namiestnik Królestwa Polskiego gen. Michał Gorczakow. Powołano więc Komitet Budowy Traktu Bitego z Kutna do Płocka, w skład którego weszło kilku przedstawicieli okolicznych folwarków, jak Stanisław Dąbmski – właściciel części Leśniewic graniczących z drogą oraz Witold Mniewski, współwłaściciel Kutna. Na prośbę Komitetu Budowy Magistrat Gostynina wyraził zgodę 13 listopada 1861 r. na kopanie żwiru oraz wywożenie kamieni z lasów miejskich przeznaczonych na budowę drogi z zastrzeżeniem, że nie wolno przeprowadzać w lasach dodatkowych dróg oraz z obowiązkiem zasypania dołów po wybranym żwirze. W 1863 r. wybuchło powstanie styczniowe i zaczęły się liczne przemarsze wojsk carskich oraz partii powstańczych, a następnie pobyt wojsk rosyjskich na tym terenie. Dopiero po upadku powstania przystąpiono do kontynuowania prac. W 1865 r. Magistrat, zgodnie z zarządzeniem warszawskich władz gubernialnych, przeznaczył 400 rs. na tę inwestycję⁷. Od 1867 r. zaczęły systematycznie kursować po tej drodze konne omnibusy, których pierwszymi właścicielami byli Żydzi. „Gazeta Warszawska” w 1872 r. pisała: „Dziś, zimową porą wygodnie można odbywać drogę od Kutna do Płocka. Żydzi wprawili w ruch 6 omnibusów, utrzymują 30 koni i najregularniej zmierzają po każdym przybyciu pociągu kolejowego do Płocka”⁸. W ten sam sposób podróżowano 25 lat później. Warszawski tygodnik „Głos” napisał w 1898 r.:

„Wyjątkowo zamożni tylko mogą pozwolić sobie na ekstrapocztę, kosztującą z góry trzy ruble: wszyscy zaś inni, zmuszeni liczyć się z groszem, pozostawieni są na łasce Żydów, prowadzących proceder przewożenia publiczności na szeroką skalę z Kutna przez Gostynin do Płocka. Po wielkim targu z aroganckim, pewnym siebie chałaciarzem, otrzymuje się wreszcie prawo na przejazd do Gostynina za 75 kop. W zamkniętej, ciasnej, dusznej karetkę, przeznaczoną na cztery osoby, do której jednak właściciel, nie podlegającej żadnej kontroli, pcha

bez litości po 6 osób, nie szczędząc również miejsc na koźle. Zważywszy, że karetka taka liczy z górą ćwierć wieku, a każdy pasażer ma z sobą co najmniej kosz lub walizkę umieszczoną na wierzchu, łatwo zrozumieć, że zatamowanie się tego pojazdu na głowę jadących, jak to miało miejsce z piszącym te słowa, nie jest rzeczą niemożliwą. Na wszelkie pretensje praktyczny Żyd odpowiada stereotypowo: *proszę się wynosić, ja nikogo nie szukałem!*

Na taki stan optakany opiekunowie miasta nie znają innej rady, prócz corocznego formalnego przeglądu odrapanych karetek i szkap wychudzonych (...)”⁹.

W zakończeniu artykułu autor postulował pilną potrzebę budowy linii kolejowej między Kutnem a Płockiem. Zanim to nastąpiło, długo jeszcze podróżowano tak jak w końcu XIX w. Z Żydem Aronem jechał z Gostynina do Kutna przed pierwszą wojną światową młody Józef Keller, mieszkaniec Gostynina, udający się do Ameryki. Po latach napisał:

„Niedługo trwało kiedy nadjechał Żółty Aron ze swoją karetką. Szeroko otworzył drzwi, chwycił na plecy przygotowany bagaż, a do mnie krzyknął: *Hej, nie bałamuć, czas nagli!* Był to sygnał, że nadszedł czas pożegnania”¹⁰.

Podobnie pisała Waleria Wawrowska-Tatarska, warszawianka, absolwentka gimnazjum w Gostyninie z 1919 r.:

„Z Warszawy [jechaliśmy] koleją do Kutna, a następnie karetką pocztową lub karetką żydowską. Było to jedyne połączenie dla ludzi, którzy nie mieli własnych karek, bryczek, czy furmanek. Można się jeszcze było dostać do Gostynina drogą wodną Wisłą z Warszawy statkiem do Płocka i stąd 21 wiorst końmi do Gostynina. Stacja pocztowa mieściła się na ulicy Płockiej u wylotu szosy Płockiej, a kierownikiem był pan [Teofil] Wojtaszewski. Kareta była bardzo wygodna i czysta, i dysponował nią tylko wynajmujący, ale kosztowało to drogo. Kiedy karetka zbliżała się do celu podróży, powożący trąbił. Na ten sygnał wybiegały z domów dzieci, a nawet dorośli, bo była to nie lada atrakcja w tak sennym wówczas mieście i każdy przybysz był oglądany, jak jakieś nadzwyczajne zjawisko.

Można było też jeździć karetką prywatną. W Gostyninie było kilku właścicieli, a trudnili się tym przeważnie Żydzi, którzy jeździli do Płocka lub do Kutna. Zamawiano karetkę na określoną godzinę, ilość miejsc. Jazda nie była przyjemna. Karetki były brudne, obdrapane, wewnątrz posiadały sześć miejsc. Na koźle mogły jechać dwie osoby, a przy większej frekwencji lokowano

ludzi na dachu. Karetka zaprzęzona w dwa konie wiozła 11 osób¹¹.

Pocztalteria Wojtaszewskiego mieściła się na rozwidleniu obecnej ulicy Bierzewickiej i Płockiej. Wojtaszewski miał karetki sześćoosobowe, do których zaprzęgano konie i przewożono pasażerów oraz pocztę. Do zwyczaju należało – jak napisała Wawrowska – aby z chwilą, gdy pojazd dojeżdżał z Kutna do lasu miejskiego koło Lisicy – wówczas pocztalion powożący końmi grał na trąbce melodię obwieszczającą przybycie pojazdu. Opłata za przejazd z Gostynina do Kutna wynosiła pół rubla od osoby¹².

Przewozem pasażerów zajmował się w Gostyninie również przedsiębiorca Paweł Rystoff. W jego zajęzdzie przy Rynku stały zawsze zdrowe, gotowe do podróży konie, które można było zmienić w czasie podróży do Płocka lub do Kutna. W zimie przewoził pasażerów bogato zdobionymi i wybijanymi saniami¹³.

Posiadacze własnych zaprzęgów sami odwozili bliskich lub znajomych na stację do Kutna. Płocczanin Zygmunt Kozanecki wspominał: „zimą z Płocka do Kutna studentów przewożono końmi mojego ojca, parą wytrwałych siwek zaprzęzonych w duże sanki – zajdy, przewożeni byli studenci zimą w okresie ferii Świąt Bożego Narodzenia z Płocka do stacji kolejowej w Kutnie – 42 km, w dużo szybszym tempie niż istniejącym wówczas jedynym środkiem lokomocji w postaci żydowskiej karetki, ciągnącej się żółtym tempem przez śniegi. Kolei z Kutna do Płocka i Sierpca wówczas nie było i ja sam zimą zawsze odwożony byłem końmi do Kutna, latem natomiast jeździło się do Warszawy statkiem parowym żeglugi prywatnej Fajansa lub przeważnie znanych w Płocku Braci Górnickich¹⁴.

Żegluga rzeczna w Polsce rozwijała się w Polsce od 1. połowy XIX w. W Płocku żeglugę parową wprowadzono w 1856 r. Jako pierwsze zawijały regularnie do Płocka statki należące do flotyli Spółki Żeglugi Parowej Andrzeja Zamoyskiego. Jeden z jego paropływów nosił nazwę „Płock”.

Pierwsze parostatki „Belweder” i „Bałtyk”, które odbywały rejsy po Wiśle między Warszawą, Płockiem i Włocławkiem, nabył w Płocku Maks Friedman. Jego syn Bolesław stanął później na czele spółki akcyjnej Polska Żegluga Rzeczna „Vistula¹⁵. Od 1871 r. z Płocka do Warszawy pływały parostatki Maurycego Fajansa. Po śmierci Fajansa firmę przejęli jego synowie. W 1888 r. władze miasta Płocka podjęły decyzję o rozdzielaniu przystani dla statków na nadbrzeżu Wisły.

W 1902 r. Żegluga Parowa Fajansa wprowadziła do użytku statki nowego typu, tzw. statki salonowe. Drugą prężną firmę posiadał Stanisław Górnicki. W 1885 r. zakupił pierwszy statek „Mazur”. Niebawem miał flotyllę złożoną z 12 statków parowych¹⁶.

Podróż statkiem trwała długo i możliwa była tylko wtedy, gdy Wisła nie była skuta lodem. Kłopot rodził się również wtedy, gdy woda była zbyt płytka i pojawiły się mielizny. Jesienią 1877 r. statkiem parowym z Warszawy do Płocka przy płynęto towarzystwo dramatyczne Bolesława Kremkiego i Hipolita Wójcickiego. Wśród aktorów był młodzieńcy, 23-letni Ludwik Solski, noszący wtedy nazwisko Napoleon Sosnowski. Aktorzy płynęli całą noc i rano dotarli do Płocka. „Korespondent Płocki” napisał: „Po niefortunnej żegludze z powodu małej wody, po noclegu na statku parowym – o półtorej mili od Płocka, we środę rano – część większa towarzystwa dramatycznego p. Kremkiego, przybyła do nas (...)”¹⁷. W jakich warunkach podróżowali ci aktorzy, czytamy w „Życiu Mazowsza” z 1935 r.:

„Był to październik, brały przymrozki. Solski po *Nowej Arkadii* nie miał na sprawienie sobie palta. Jechał w jakimś surduciku wizytowym, który niegdyś był prawie nowy. W nocy od Wisły i od wzmagającego się mrozu na statku zaczynało być dotkliwie zimno. Całe towarzystwo: panie w jednej połaci statku, panowie w drugiej zaszyli się w słomę, którą impreza teatralna kupiła na ten cel. Tym więc było ciepło. Dla Solskiego nie starczyło już miejsca na pospólnym legowisku. Zziębnięty przykucnął na jakimś zydelku i w swojej zakiecinie drzemał. Naraz czuje, że ktoś podchodzi i delikatnie okrywa biedaka pledem, by mu było cieplej¹⁸.

Statek, którym płynął Solski, z powodu niesprzyjających już warunków atmosferycznych po raz ostatni przybył tego roku z Warszawy do Płocka. Miasto pozostało więc „na łasce żywiołów nieprzyjaznych, chromych omnibusów, kosztownych, acz nie kunsztownych dorożek, na łasce wreszcie poczty, która pomimo swych nadań i przywilejów, nie przejmuje się przystawiem: *noblesse oblige*”¹⁹.

Mieszkańcy Płocka mieli w niektórych okresach problem z przedostaniem się na lewy brzeg Wisły. Istniejący od 1887 r. most łyżwowy skądano na zimę. Spalony został w czasie I wojny światowej w lutym 1915 r. i wtedy miasto było zupełnie odcięte od terenów leżących na lewym brzegu Wisły. Można było ryzykować przejście po lodzie. Gdy rzeka nie zamarała, pasażerów dowoził statek „Radziwiak”, stanowiący

rodzaj promu²⁰. Jak wcześniej wyglądała taka przeprawa na drugi brzeg, doświadczył wspomniany Ludwik Solski, uciekając potajemnie z teatru plockiego w marcu 1878 r.: Usadowiono go „na płoży, zamiast siedzenia niewygodna drabinka. Jeden z przewoźników długą żerdzią wyszukuje, gdzie lód twardszy, a drugi wiezie pana Ludwika. Kuferek na kolanach, marcowy wiatr przewiewa do kości – każdej chwili może być katastrofa, a na domiar złego, woda tak wysoka, że przez całą tę godzinę przeprawy, Solski odbywa poniewoli zabieg hydropatyczny, zwany nasiadówką. I to w lodowatej wodzie”²¹.

Od 1919 r. na trasie Płock–Warszawa jeżdżono już samochodami. Biskup plocki Antoni Julian Nowowiejski ostrzegał siostrę, która zamierzała przyjechać do niego z Warszawy, że drogę powrotną odbędzie statkiem, ale jeśli będzie na Wiśle kra, musi jechać do Kutna i wtedy „trzeba być dobrze ubranym, nie po warszawsku, aby się nie zaziębić – i nogi, i wszystko. Bo samochód, jeżeli będzie chodził, to otwarty, a karetka też nie ciepła”²². Podróż z Warszawy do Płocka samochodem trwała długo. W lutym 1920 r. biskup Nowowiejski pisał, że jechali pięć godzin: „Wyjechaliśmy kwadrans przed drugą, a przyjechaliśmy do Płocka o 7-ej. Benzyna była licha, więc trzaskało, ciągle jakieś drobne poprawki, błoto na szosie, wreszcie o 5-tej tak ciemno i gęsta mgła, iż należało jechać pod Płockiem krok za krokiem. Ale w porównaniu z innymi jazdami – jakąż wygodą! My wciąż marzymy o amerykańskim samochodzie, ale że chcielibyśmy go za darmo lub na wyplatę, po obniżce pieniędzy amerykańskich, to nie wiem czy znajdzie się taki dobroczyńca, co by zechciał nam wygodzić”²³. Samochód, jak pisał Nowowiejski, kosztował wówczas „po 800 mk



Przystań rzeczna w Warszawie w 1941 r., z której odchodziły statki do Płocka. Bundesarchiv Berlin, Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz, sygn. 30009180

od osoby, a statki dopiero drugiego dnia przybywają z Warszawy”²⁴. W innym miejscu narzekał: „Samochody wciąż warczą, do Kutna, do Płońska, do Racięża – ale wciąż się psują. I ja chciałbym jechać samochodem do Przasnysza i patrzeć, czy mi się nie uda skąd go dostać – a tam trzeba mi być”²⁵.

W 1921 r. Polskie Towarzystwo Automobilowej Komunikacji założyło swój oddział w Płocku przy ulicy Dobrzyńskiej 29²⁶. Jednym z współwłaścicieli tej firmy był Franciszek Halladin. Firma posiadała samochody następujących marek: Ford Motor Comp., Bulck i Berliet, Rochet, Scheider, Fiat, Delage²⁷. Pierwszy autobus z nową karoserią marki „Mazur” jeździł na trasie z Płocka do Płońska i Sochocina.

W 1925 r. kursowało w Płocku już około stu samochodów. Autobusy jeździły na linii Płock–Bodzanów trzy razy dziennie, na linii Płock–Sierpc–Wyszogród z odnogą do Bieżunia i Racięża oraz Rypina. Na linii Płock–Płońsk z odnogą do Drobin i z Łodzi do Płocka²⁸. Autobus kursujący do stolicy miał stację w Warszawie przy ulicy Grzybowskiej 33. Po otwarciu stacji kolejowej Zarząd Miejski uruchomił komunikację autobusową pomiędzy Radziwem a centrum miasta. W dniu 8 października 1938 r. położono w Płocku kamień węgielny pod budowę Centralnego Dworca Autobusowego przy Nowym Rynku²⁹.

W Gostyninie od 1924 r. kursowały na trasie miasto–dworzec dorożki. Jedną miał Polak Beksiński, a drugą Żyd³⁰. W późniejszym czasie Niemiec Jakub Pohl stał się właścicielem pierwszej taksówki w mieście. W 1925 r. rozwinęła się w Gostyninie komunikacja autobusowa. Pierwszą spółkę autobusową założyli właściciel kaflarni Jan Marcinkowski z Żydem o nazwisku Motyl (zwanym „Czerwonym”) i Antoni Galar z Łodzi, który był głównym akcjonariuszem. Uruchomili oni dwie linie – do Warszawy kursował autobus „Polonia”, a do Łodzi przez Kutno „Bonton”. Autobusy te jeździły raz dziennie. Bilet do Warszawy kosztował 7 zł, do Łodzi 5 zł. W Gostyninie autobus wyruszał z Rynku, natomiast w Łodzi dworzec znajdował się przy ulicy Lutomierskiej 14. Podobno Galar, często przebijając się za Żyda, kontrolował czy kierowcy są uczciwi i pobierają właściwe opłaty. Ignacy Michalski wspominał, że Galar „konkurentów zwalczał w ten sposób, że starał się, aby jego autobus wyjechał pierwszy na trasę i wówczas wyrzucał pewną ilość gwoździ papiaków, aby przebić gumy autobusom konkurencyjnym”³¹.

Otwarcie kolei

Polska międzywojenna odziedziczyła kolejowy „konglomerat trzech zaborów”. Każdy zaborca rozbudowywał koleje na swój sposób i według swoich potrzeb. Brak było połączeń między państwami zaborczymi, nie miał go również Płock. Rosjanie nie budowali sieci kolejowej na południe od Wisły ze względów strategicznych. To samo dotyczyło duktów drogowych. Pierwszy odcinek linii Warszawsko-Wiedeńskiej doprowadzonej do Grodziska Mazowieckiego otwarto 14 czerwca 1845 r. Trzy lata później przedłużono ją do granicy z Austrią. Od roku 1885 rodziło się wiele projektów kolejowych do Płocka, ale żaden nie został zrealizowany. W 1899 r. „Echa Płockie i Łomżyńskie” lamentowały: „O, lokomotywo, my tak niecierpliwie oczekujemy twego świstu, dającego znać, że czas siadać do pociągu. O lokomotywo, przybądź do nas”³². W 1911 r. budowy kolei zamierzało się podjąć Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Podjazdowych w Królestwie Polskim. Opracowano nawet dwa warianty – kolei wąskotorowej lub szerokotorowej. W czasie I wojny światowej Polska Rada Ekonomiczna i Rozrachunkowa w Piotrogradzie planowała budowę linii kolejowej Kutno–Płock–Sierpc–Brodnica, ale przeszkodziły prowadzone walki z Niemcami na tym terenie³³.

Królestwo Polskie w roku 1917 posiadało 3560 km kolei „normalnych”, 240 kolejek wąskotorowych ogólnego użytku i około 790 km kolejek polowych³⁴. Podczas I wojny światowej Niemcy pobudowali do celu wywozu produktów rolnych w głąb Prus tylko wąskotorową kolejkę z Lubicza do Lipna, Sierpca, Płońska i Nasielska z odnogą do Raciąża, a z Dobrzynia nad Drwęcą tramwaj konny do Rypina³⁵.

Wolna Polska stanęła więc przed poważnym wyzwaniem komunikacyjnym. Planowano budowę wielu magistrali kolejowych, w tym na Mazowszu. Zdecydowano, że ważniejszy jest odcinek Kutno–Płock. Dla Płocka było to o tyle znaczące, że Płock zabiegał o przywrócenie mu rangi miasta wojewódzkiego dla Mazowsza, niestety bezskutecznie. Ciągle czekano na budowę połączenia kolejowego, które stanie się bezpiecznym, tanim i niezależnym od pór roku środkiem transportu. Już w styczniu 1919 r. dr Aleksander Maciesza, prezydent Płocka w latach 1917-1919, pisał:

„Płock jest jednym z dawnych miast gubernialnych Królestwa nie mających połączenia kolejowego. Został on upośledzony pod względem

komunikacji kolejowej wraz z całą gubernią płocką. Sztucznie, wskutek wiadomego hamowania rozwoju kolei na północno-zachodzie Królestwa przez dawny rząd rosyjski z powodu wadliwej polityki kolejowej i źle zrozumianych zasad strategicznych jak tego dowiodła ostatnia wojna. Płock licząc obecnie 37 tys. mieszkańców ma najbliższą stację kolejową w odległości 45 km, gdy w Poznańskim trudno znaleźć miejscowość odległą 10 km od najbliższej stacji. Stan taki jest słusznie uważany za anomalie nie tylko z powodu widzenia ekonomicznego, lecz także ze względów czysto administracyjnych. Z tych względów połączenie Płocka i płockiego z Warszawą i ośrodkami przemysłowymi jest jednym z najpilniejszych zadań polityki kolejowej w Polsce.

Potrzeba komunikacji kolejowej dla Płocka była odczuwana zarówno przez ludność miejscową, jak i przez przedsiębiorców krajowych, którzy widzieli w przeprowadzeniu kolei do Płocka dobry interes i usilnie zabiegali w instytucjach rosyjskich o koncesję, wnosząc różne projekty, które były zwykle odrzucane. Jedynie nadana była koncesja blisko 20 lat temu ks. Stefanowi Lubomirskiemu oraz p. Kazimierzowi Olszowskiemu na przeprowadzenie linii Płock - Modlin długości 74 km. Budowa ta nie doszła do skutku wskutek niezabrani wtedy dostatecznych kapitałów.

Teraz, gdy polskie władze państwowe niewątpliwie uznają za niezbędnie pilną sprawę przeprowadzenia linii kolejowej do Płocka, konieczną jest rzeczą rozpatrzyć ważniejsze projekty połączenia kolejowego Płocka z punktu widzenia istniejących potrzeb obecnych warunków ekonomicznych i politycznych, biorąc pod uwagę stopień łatwości zrealizowania poszczególnych projektów”³⁶.

Były też głosy sceptyczne co do uruchomienia połączenia kolejowego dla Płocka. Rozważano na przykład, czy kolej nie stworzy obręczy okalającej miasto, a tym samym nie ograniczy jego rozwoju przestrzennego. Czy są wolne tereny, czy planowane miejsce na stację jest dogodne pod względem technicznym, z łatwym dostępem (2 km od Starego Rynku, serca miasta, a powinno być maksimum 1,5 km)³⁷. Podobny pogląd wyraziła wcześniej płocczanka Halina Rutska, działaczka Towarzystwa Naukowego Płockiego. W liście do Jana Kochanowskiego, prezesa Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, z grudnia 1920 r., gdy zbudowano stały most na Wiśle i rozpoczęto prace związane z budową toru kolejowego, napisała: „Od chwili postawienia

stałego mostu i opasania Płocka torem kolejowym, jego splendid isolation [ang. wspaniałe odosobnienie] stała się jeszcze zupełniejsza”³⁸. Obawy wyraził także „Kurier Płocki”, pisząc: „Gdy nie będzie w Płocku wyższych centralnych urzędów, nikt do Płocka za interesami nie przyjedzie. Kolej owa błogosławiona, która miała bogactwa sprowadzić na Płock, będzie woziła wszystkich do Warszawy, gdzie będzie można jednocześnie i interesy załatwić, i zamówienia poczynić...”³⁹.

Budowę kolei rozpoczęto wiosną 1920 r. od strony Kutna, jako szlak jednotorowy. Podjęła się jej początkowo Warszawska Dyrekcja Kolei Państwowych, ale wkrótce powstała Dyrekcja Budowy Kolei Państwowych z siedzibą w Warszawie, która przejęła budowę. W 1920 r. powstał VI Oddział Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, rozpoczęto wywłaszczanie gruntów na podstawie Dekretu Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego z dnia 1 czerwca 1920 r. Konkurs na wykonawstwo wygrało Towarzystwo Robót Inżynierskich z Poznania. Zamiarem przedsiębiorstwa było wykonanie prac do końca 1921 r., ale już latem 1920 r. w czasie wojny bolszewickiej prace wstrzymano, ponieważ robotnicy przystąpili do budowy fortyfikacji obronnych. W styczniu 1921 r., choć już trwały prace przy budowie kolei, biskup Nowowiejski ubolewał, że „toru nawet nie ma gotowego pod Płockiem: sam jeździłem to oglądać”⁴⁰. Od wiosny 1921 r. prace przyspieszono i do końca roku wykonano większość robót ziemnych. Równoległe postępowały prace przy tworzeniu infrastruktury kolejowej, jak dworce, przystanki, boczni-ce, wieże ciśnień, żurawie, budynki towarzyszące, urządzenia sygnalizacyjne, przekładnie i inne.

W pierwszej kolejności tor doprowadzono do stacji Strzelce, a od 15 stycznia 1922 r. rozpoczęto na tym odcinku przewozy towarowe całowagonowe. W Strzelcach z kolejowego połączenia z Kutnem korzystała cukrownia „Strzelce” oddalona 3 km od stacji. Niemal natychmiast przystąpiono do opracowania projektu i budowy boczniicy „normalnotorowej” od stacji do cukrowni, zakończonej w 1923 r. Na terenie cukrowni boczniica rozgałęziała się na trzy tory.

W maju 1922 r. tor doprowadzono do stacji Sierakówek, a w październiku do Gostynina i rozpoczęto budowę stacji w Radziwiu. Od 20 stycznia 1923 r. do Gostynina dojeżdżały już pociągi towarowe, od 5 kwietnia do Łącka i w grudniu do stacji Płock Radziwie. W Gostyninie wraz z linią kolejną wybudowano murowany dworzec kolejowy, magazyn towarowy, wagę

towarową, trzy domy mieszkalne dla pracowników, hydrant p. pożarowy i wieżę ciśnień oraz drewniane nastawnie. Teren pod budowę stacji i potrzebny budulec (drewno) po niższych cenach przekazało miasto. Wieża ciśnień miała cel użytkowy, służyła do zasilania parowozów w wodę, kompleksu mieszkaniowego (nie do spożycia) i hydrantu⁴¹. Natomiast kutnowska cukrownia „Konstancja”, należąca do Warszawskiego Towarzystwa Fabryk Cukru, zbudowała tu bocznicę o długości 175 m służącą do zładunku buraków cukrowych.

Minister kolei zapowiedział, że budowa linii kolejowej do Płocka zostanie zakończona na koniec 1923 r. Jednak z powodu trudnej sytuacji ekonomicznej państwa, a także napotykanych w trakcie dalszych prac wielu trudności i niesprzyjających warunków atmosferycznych realizacja opóźniła się. Opóźnienia spowodowane były również koniecznością dokonania przekopu w Górach. Robotnicy tonęli w błocie, torfowych łąkach i glinie. Do Gór chodziły wycieczki płocczan, by oglądać postęp prac. Obawiano się, czy nasyp się nie „zapadnie”, czy będzie się bezpiecznie po nim jeździć⁴². W 1923 r. biskup Antoni Nowowiejski zniecierpliwiony pisał: „W Płocku jedni umierają, drudzy się rodzą, na kolej wciąż oczekujemy (przekopu jeszcze nie dokonali)”⁴³. W styczniu 1924 r. wysokie zaspły śnieżne wstrzymały kursy pociągów towarowych, a tym samym nie dowożono węgla do elektrowni w Radziwiu. Mieszkańcy Płocka sami postanowili odśnieżyć tory i dzięki temu rozpoczęto dowożenie węgla z Kutna jednym pociągiem dziennie⁴⁴. W marcu 1924 r. doszło do powodzi i z tego powodu runął jeden z filarów żelbetowego kolejowego mostu na Ochni w Kutnie⁴⁵.

Za zgodą Dyrekcji dziennie przejeżdżało na trasie Kutno–Płock–Radziwie 10 wagonów towarowych. Jak pisał „Dziennik Płocki” do wagonów tych próbowali wsiadać pasażerowie. W grudniu 1923 r. „(...) w ostatni dzień przed nowym rokiem wyruszył z Radziwia o godz. 12-tej w południe pociąg towarowy do Kutna. Pomimo perswazji zabrano się tym pociągiem około czterdziestu pasażerów. Przed Strzelcami na skutek zadymki śnieżnej, pociąg utknął w zaspach śniegu i stał w polu do godz. 12-tej w południe dnia następnego, tj. Nowego Roku (!), można sobie wyobrazić, jak wyglądali pasażerowie, nieprzygotowani do tak długiego postoju na silnym mrozie. Przyspieszenie otwarcia ruchu pasażerskiego na linii Radziwie–Kutno jest, bez wątpienia, rzeczą konieczną i niecierpiącą zwłoki...”⁴⁶. Stały ruch towarowy rozpoczął się

15 kwietnia 1924 r., a od 28 czerwca tego roku tymczasowy ruch osobowy. Pociąg towarowo-osobowy odległość 46 km pokonywał w ciągu 4 godz. przy prędkości 11,5 km/h. Od listopada 1924 r. pociągi jeździły prędej i pokonywały trasę w ciągu niecałych 3 godz. W 1925 r. zwiększono prędkość do 30 km/h⁴⁷.

Linia Kutno–Płock-Radziwie od jesieni 1925 r. podlegała Oddziałowi Drogowemu w Kutnie. Odcinki drogowe III klasy znajdowały się w Strzelcach Kujawskich i Gostyninie. Płock-Radziwie i Gostynin były stacjami III klasy, Strzelce Kujawskie IV klasy⁴⁸.

Na otwarcie kolei przygotowywano się w Płocku bardzo starannie. W dniu 9 października 1925 r. w gmachu ratusza płockiego odbyła się specjalna narada, na którą zaproszono „poważniejszych obywateli m. Płocka i Gostynina”. Uchwalono opracowanie kolejnego memoriału. Do komisji redakcyjnej memoriału powołano: dr. Aleksandra Macieszę, dyr. Stowarzyszenia Rolniczego Płock p. Leśniewicza, inż. Izidora Sarnego, prezesa Rady Miejskiej rejenta [Eugeniusza] Płoskiego i starostę gostynińskiego [Antoniego] Pinakiewicza⁴⁹. Ta sama komisja została zobowiązana do opracowania memoriału w sprawie mostu płockiego. Z kolei „Dziennik Płocki” systematycznie informował czytelników na swych łamach o czynionych poczynaniach związanych z otwarciem kolei.

Oficjalne przejęcie nowo wybudowanej linii kolejowej na odcinku Kutno–Płock-Radziwie o długości 46,7 km przez Warszawską Dyрекcję Kolei Państwowej nastąpiło 17 października 1925 r. Na uroczystość otwarcia przybył z Warszawy do Kutna m.in. Minister Kolei Żelaznej Kazimierz Tyszka, Wojewoda Warszawski Władysław Sołtan i prezes Dyrekcji Budowy Kolei Borkiewicz. Przyjechali też sprawozdawcy warszawskich redakcji: „Gazeta Poranna Warszawska”, „Rzeczpospolita”, „Dzień Polski”, „Robotnik”, „Echa Warszawskie”, „Kurier Polski” i „Kurier Czerwony”⁵⁰. Po powitaniach delegacja ruszyła specjalnym pociągiem z Kutna do Płocka, zatrzymując się na poszczególnych odcinkach – w Strzelcach Kujawskich, Gostyninie, Łącku i w Radziwiu.

„Dziennik Płocki” napisał, że w Kutnie, „w punkcie, gdzie tor się rozdwaja, zbaczając na północ, zwróciła uwagę wszystkich wspaniała, w zieleń i flagi narodowe przybrana brama powitalna, wzniesiona przez personel techniczny budowy. Po jakimś czasie pociąg zwalnia i wreszcie staje na moście rzuconym przez Ochnię, matą i niepokaźną rzeczutką, która jednak w roku ubiegłym w czasie roztopów zdołała



Pociąg na moście na Ochni

podmyć jeden filar i spowodować przerwę w prowizorycznym ruchu na tej linii. Tu wysiada p. Minister wraz ze swym otoczeniem i osobiście kontroluje budowę i wytrzymałość mostu, który obecnie wsparty w środku na potężnym filarze betonowym dwiema arkadami przeskakuje rzeczutkę. Jeszcze jedno i drugie zdjęcie fotograficzne mostu – i wszyscy wsiadają do wagonów, pociąg rusza dalej w drogę, by znów po pewnym czasie zatrzymać się”⁵¹.

Następny postój był przed odświętnie przybranym murowanym budynkiem na stacji w Strzelcach Kujawskich. Aktu poświęcenia dokonał tam proboszcz ks. Apolinary Kaczyński, jak czytamy w „Dzienniku”: „w przemowie wypowiedzianej z dużym kunsztem oratorskim złożył p. Ministrowi podziękowanie za oddanie tej linii do użytku społeczeństwa, podkreślając równocześnie »niespotykane« zasługi polskiego kolejarza i inżyniera polskiego, który, rozkazując przyrodzie, umie być posłuszny Bogu”⁵².

Na stacji w Gostyninie dostojnych gości powitał oddział Ochotniczej Straży Pożarnej z orkiestrą, przedstawiciele władz i społeczeństwa



Delegacja z Warszawy na nowym moście na rzece Ochni w Kutnie. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie



Poświęcenie murowanego dworca i peronów w Strzelcach Kujawskich. Poświęcenia dokonuje ks. Apolinary Kaczyński. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

oraz tłum publiczności. W budynku oczekiwał przybyłych ks. kan. Edward Szczodrowski. W swojej oracji powiedział m.in.: „Z chwilą odzyskania niepodległości Gostynin budzi się do życia, a linia kolejowa, łącząca miasto z sercem Polski, Warszawą, niezawodnie nie pozostanie bez wpływu na dalszy jego rozwój ekonomiczny i przemysłowy”⁵³. Po poświęceniu obiektu przedstawił



Poświęcenie dworca w Gostyninie dokonuje ks. kan. Edward Szczodrowski. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie



Ks. Edward Szczodrowski w otoczeniu delegacji z Warszawy. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie



Budynek dworca w Gostyninie. W głębi wieża ciśnień. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

pokrótce dzieje Gostynina. Głos zabrał również przedstawiciel Sejmiku Powiatowego Michał Wodziński, właściciel majątku w Sierakówku.

Z Gostynina pociąg ruszył w kierunku Płocka, po drodze zatrzymując się w Łącku, oddalonym od Płocka-Radziwie 7 km. Postawiono tam przystanek z drewnianym dworcem i koszarą dla dróżnika. Z Łąckiem wiązano duże nadzieje na utworzenie z niego miejscowości letniskowej. Doktor Aleksander Maciesza pisał, że „z chwilą otrzymania dwóch par pociągów, przy dobrym rozkładzie godzin jazdy, stać się może bardzo uczęszczaną przez płoczan stacją podmiejską, jako miejsce wycieczek i pobytu w lesie (...)”⁵⁴. Krótco, bo tylko w 1928 r. kolej uruchomiła dodatkowy „pociąg wycieczkowy” kursujący na trasie Kutno–Płock–Radziwie w soboty, niedziele i święta.

Na dworcu w Radziwiu gości oczekiwali przedstawiciele miasta i Sejmiku z J.E. ks. Biskupem Antonim Julianem Nowowiejskim na czele, który w asyście ks. prałata [Piotra] Bornińskiego, ks. [Ludwika] Wilkońskiego, ks. [Bronisława] Kaczorowskiego, proboszcza z Radziwia dokonał poświęcenia stacji. Następnie zwiedzono budynki stacyjne. W Radziwiu część budynków miała charakter tymczasowy, jak parterowy dworzec z muru pruskiego, trzy drewniane wieże wodne oraz murowane budynki mieszkalne i magazyn. Z czasem zamierzano powiększyć dworzec i budynki stacyjne, położyć dodatkowe tory i wyposażyć w urządzenia sterowania, ale tego zamiaru nigdy nie zrealizowano.

W hali dworcowej czekał na gości skromny poczęstunek. Przy stole wznoszono toasty na cześć Prezydenta, Ministra, Wojewody, Prezesa Dyrekcji Budowy i wszystkich kolejarzy. Z Radziwia przejechano na obiad do Płocka wydany przez Radę Miejską i Magistrat w salach Resursy Płockiej⁵⁵.



Uroczystość poświęcenia dworca w Radziwiu przez bpa Antoniego J. Nowowiejskiego. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

O swoim udziale w uroczystości napisał ks. bp Nowowiejski w liście do sióstr:

„Właśnie pociąg przed chwilą stanął na peronie. Było tam wiele osób z miasta, którzy witali ministra. Przywitałem się i ja z nim – i zaraz potem przebrałem się w szaty liturgiczne, aby poświęcić szyny, wagony i budynki stacyjne. Potem krótką wypowiedziałem mowę, w której zazaczyłem, że otwarcie tego odcinka kolei w czasie takiej depresji finansowej i stagnacji w przemyśle i handlu jest zapowiedzią lepszych czasów dla gospodarstwa państwowego itd. Minister odpowiedział, że nie jest tak źle, że nawet lada chwila a będzie wszystko dobrze etc. Potem ja odjechałem do domu, a ci panowie naprzód oglądali budynki, a potem spożywali śniadanie. O godz., kiedy już goście zaproszeni z Warszawy odjechali do Kutna, przyjechał do mnie z wizytą minister, Berkiewicz, Kotakowski, Pstrokoński, wojewoda i jeszcze parę osób, których nazwiska nie zrozumiałem. Byli z kwadrans u mnie. Częstoowałem ich winem, kawą czarną, ciasteczkami świeżo upieczonymi i gruszkami.



Przepompownia kolejowa w Gostyninie. Stan obecny. Zdjęcie autorki

Potem poszli oglądać miasto, katedrę, muzea itp. O 4 był obiad w resursie (w hotelu warszawskim). Wyprawiła go rada miejska (z socjalistami), tj. miasto. Było ze 40 osób. Były mowy (obiad długi – po 6.30 skończył się), po czym ci panowie warszawscy odjechali ekstrakugiem do Warszawy. (...) Minister obiecał, że kolej będą budowali (do Sierpca), gdy tylko będzie można, może za rok itp.⁵⁶.

Redakcja „Dziennika Płockiego” wydała w dniu 19 października 1925 r. specjalny powiększony objętościowo numer gazety o charakterze sprawozdawczym. W dniu 17 października wydrukowano powitanie Ministra Kazimierza Tyszki przygotowane przez redakcję „Dziennika”:

WITAJ NAM!...

Do Pana Ministra
Polskich Kolei Państwowych
Kazimierza Tyszki.

Dostojny Panie!

W dniu dzisiejszym prastary Płock wita w Tobie nie tylko głównego reprezentanta zaszczytnie zasłużonego dla Kolejnictwa naszego, ale i przedstawiciela całego Państwa Polskiego.

Ze staropolską serdecznością i gościnnością otwierają się przed Tobą, Dostojny Panie, na oścież nie jedynie bramy miasta, lecz i serca jego mieszkańców, których pewnym wyrazem i odbiciem są łamy pisma naszego.

Jest rzeczą memoriałów, jakie zostaną Ci złożone, wyrazić z troską o dobro Ojczyzny nasze dążenia i życzenia na polu udogodnień komunikacyjnych tej dzielnicy kraju.

Nam niech wolno będzie w tej ważnej chwili stwierdzić fakt radosny, że mimo czasów trudnych i warunków bytu nader ciężkich, Ojczyzna nasza nie zapomniała o nas, lecz wynagrodziła nam dziś wielką krzywdę wrogów Polski, którzy celowo nie chcieli przez wiele lat połączyć drogą żelazną Płocka ze światem, a ona jak dobra Macierz, choć z prawdziwym wysiłkiem, ale to dla nas uczyniła.

W Twej też osobie za ten epokowy dla Płocka krok, zwiastujący nam nową erę, Rządowi Rzeczypospolitej składamy podziękowanie, spotykając Cię okrzykiem, płynącym z głębi serc naszych:

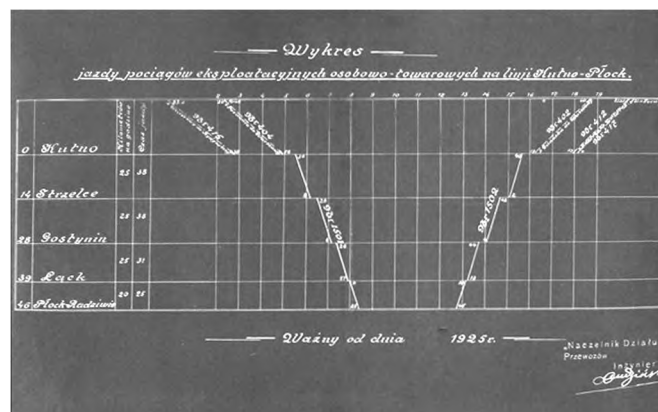
- witaj nam!
- Najjaśniejsza Rzeczpospolita niech żyje!

Redakcja „Dziennika Płockiego”⁵⁷.

W tym samym numerze dr Aleksander Maciesza opublikował tekst pt. *Płock jako punkt komunikacyjny*. Podkreślił w nim, że Płock stanowić teraz będzie „ważny punkt skrzyżowania drogi wodnej z drogą lądową”⁵⁸. Przypomniał też kilkunastuletnią historię Płocka i ważne wydarzenia związane z dziejami miasta oraz to, jak ważnym handlowym węzłem komunikacyjnym była Wisła. Obecnie – zdaniem Macieszy – Płock wraz z Mazowszem Płockim, stanie się spichlerzem dla okręgu przemysłowego łódzkiego i zagłębia węglowego, i powiększonym rynkiem zbytu węgla, i manufaktury⁵⁹.

Wybudowanie kolei znacznie przyczyniło się do rozwoju gospodarczego i demograficznego Gostynina i Płocka. Że zainteresowanie koleją szybko rosło, najlepiej świadczy sporządzony przez Aleksandra Macieszę wykres sprzedanych biletów do Płocka i z Płocka na linii Kutno–Płock–Radziwie w 1924 r. i w styczniu 1925 r. W 1924 r. sprzedano do Płocka ogółem 10 358 sztuk, a w styczniu 1925 r. sprzedano 2432 biletów. Przewieziono w 1924 r. osób 33 310, w styczniu 1925 r. – 7397. Natomiast ogółem z Płocka sprzedano biletów w 1924 r. – 10 675, w styczniu zaś 1925 r. – 2562 biletów⁶⁰.

W lutym 1926 r. do jednej pary pociągów zaczęto dołączać trzy wagony bezpośrednio jadące do Warszawy. Od maja 1927 r. pomiędzy Płockiem-Radziwem a Kutnem jeździły już trzy pary pociągów, od maja 1929 r. uruchomiono dwie nowe pary. Łącznie do Płocka-Radziwa pociągi przyjeżdżały pięć razy dziennie. Liczbę tę zmniejszono na początku lat 30. z powodu kryzysu. Wzrastał też ruch towarowy. Od połowy października do grudnia 1925 r. do stacji Płock-Radziwie przybyło 688 załadowanych wagonów, w 1926 r. przybyło 5800 ładunków frachtowych, a rok później dwa razy tyle, bo 10 700⁶¹.



Wykres jazdy pociągów na linii Kutno–Płock sporządzony przez Aleksandra Macieszę. Zdjęcie ze zbiorów Towarzystwa Naukowego Płockiego

Ale jak to bywa nowa kolej nie wszystkich zadowolili. Felietonista pisał, że narzekano: „mało pociągów”, „rozkład jazdy niewygodny”, „wysokie taryfy”, „nie ma ulg dla urzędników i wojskowych”, „zawiadowca jest bezwzględny i ściągą opłaty za przetrzymywanie wagonów”, „nie przyjmują drobnicy”. Inżynierowie i budowniczcy uspokajali płocczan: „to ruch tymczasowy”, „nocnych pociągów wprowadzać nie można”, „taryfy wysokie, bo ruch za maty”, a wreszcie „czekajcie, oddamy linię dykcji Warszawskiej, a będzie wnet wszystko dobrze”⁶³.

W 1927 r. Maciesza w imieniu przedstawicieli miasta Płocka i powiatu płockiego starosty, prezydenta, sfer przemysłowych i handlowych wysłał memoriały do Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Pracy i Opieki Społecznej w sprawie potrzeby urządzenia stacji przedładunkowej Płock-Radziwie-Port, natychmiastowego rozpoczęcia budowy odnogi kolejowej do Wisły oraz o potrzebie wykonania około 150-250 m bieżących prowizorycznego bulwaru przedładunkowego wraz z żurawiami i pogłębienia dna dla berlinek, a także wału oddzielającego port od Wisły⁶⁴.

Postulował też konieczność udzielenia odpowiednich kredytów na zatrudnienie bezrobotnych,

Pierwszy rozkład jazdy dla linii Kutno - Płock Radziwie, ważny od 28 czerwca 1924 r.			
Km	Stacja	Poc. nr 1501	Poc. nr 1502
0	Kutno Osobowe	o. 7.10	p. 17.00
2	Kutno Budowa	p. 7.15	o. 16.55
		o. 7.20	p. 16.50
14	Strzelce	p. 8.00	o. 16.10
		o. 8.30	p. 15.40
28	Gostynin	p. 9.20	o. 14.50
		o. 9.50	p. 14.20
39	Łąck	p. 10.25	o. 13.45
		o. 10.35	p. 13.35
46	Płock-Radziwie	p. 11.10	o. 13.00

Większe mosty na linii Kutno - Płock				
Km	Szlak	Nazwa rzeki	Typ konstrukcji	Rozpiętość
4.329	Kutno - Strzelce Kuj.	Ochnia	żelbetowy	3 × 10 m
ok. 8	Kutno - Strzelce Kuj.	dopływ Ochni	żelbetowy	2 × 10 m
ok. 29,75	Gostynin - Łąck	Osetnica	żelbetowy	2 × 8 m

Pierwszy rozkład jazdy dla linii Kutno–Płock–Radziwie ważny od 28 czerwca 1924 r. Źródło: M. Przegiętka, *Historia kolei w Płocku*, w: „Świat kolei” 2000, nr 5

motywując następująco: „Wykonanie tej roboty jest bardzo pilne, ze względu na palące potrzeby eksportu polskiego węgla do Gdańska, a z drugiej strony na konieczność przygotowania zatrudnienia dla bezrobotnych, których ilość po żniwach przekroczy 1500 osób. Mogą być zatrudnieni przy budowie nasypu kolejowego”⁶⁵.

Bocznicę kolejową w Radziwiu o długości 251 m zbudowało już w 1924 r. Płockie Stowarzyszenie Rolnicze, a także urządziła swoje składy Fabryka Papieru Soczewka i tor wyładunkowy firma St. i J. Górnickich. W 1937 r., zbudowano bocznicę do portu, oddając ją do użytku 9 października tegoż roku wraz z portem o powierzchni 43,5 ha⁶⁶.

Dla uzyskania tranzytowego charakteru tej linii konieczne było jeszcze otwarcie mostu kolejowego przez Wisłę w Płocku, ponieważ istniejąca drewniana przeprawa nie nadawała się do celów kolejowych. Znaczne koszty i brak pieniędzy na zbudowanie nowoczesnego

mostu właśnie zmusiły budowniczych do zakończenia inwestycji na lewym brzegu Wisły w Radziwiu⁶⁷. Mieszkańcy Płocka z niecierpliwością oczekiwali na budowę mostu. Biskup Nowowiejski w 1922 r. przepowiadał, że „most dopiero za 15 lat ma być gotów. Gadają ludzie, że w Ameryce go budują”⁶⁸. I niewiele się pomylił. Budowę mostu zakończono 19 grudnia 1938 r⁶⁹. Wraz z mostem uruchomiono linię kolejową Płock–Radziwie–Płock. Natomiast Sierpc otrzymał połączenie kolejowe z Płockiem wcześniej, bo 19 listopada 1934 r. (36 km)⁷⁰.

Minister Tyszka, otwierając połączenie kolejowe w Radziwiu powiedział m.in.:

„Płock przewidziany jest jako ważny węzeł kolejowy. Będzie to w przyszłości duży ośrodek kolejowy, z którego wybiegać będą linie kolejowe w różnych kierunkach. Przewidziane są też połączenia Płock–Modlin, Płock–Toruń oraz Płock–Ciechanów⁷¹. Ta wizja jednak nie się nie spełniła.

Przypisy

- ¹ Kutno uzyskało oprócz połączenia z Warszawą i Płockiem połączenia do Strzałkowa (1921 r.) oraz do Zgierza (1925 r.). Zob. *Kutno. Dzieje miasta*. Pod red. R. Rosina, Warszawa 1984, s. 173; T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej*, „Dokumentacja Geograficzna”, Warszawa 1959, nr 5.
- ² M. Chudzyński, *180 lat Towarzystwa Naukowego Płockiego w służbie regionu i kraju*, „Notatki Płockie” 2000, nr 2, s. 14.
- ³ Wiosną 1921 r. władze miasta Płocka skierowały do mieszkańców Radziwia, należącego do powiatu gostynińskiego, odezwę o przyłączenie Radziwia do Płocka. Jeden z argumentów był związany z budową linii kolejowej Kutno–Płock ze stacją w Radziwiu i rozbudową portu rzeczno-godunego w Radziwiu. Sprzeciwiał się temu Wydział Powiatowy w Gostyninie i Rada Gminy w Łącku. W dniu 7 marca 1923 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie o włączeniu Radziwia do Płocka. Przyłączenie miało nastąpić 1 lipca 1923 r. Ostatecznie stało się to dopiero w połowie 1926 r. Zob. J. Szczepański, *Problemy społeczno-gospodarcze Płocka w okresie międzywojennym*, w: *Dzieje Płocka*. Pod red. M. Krajewskiego, Płock 20006, s. 597-598; A. Panek, *Połączenie Radziwia z Płockiem*, „Notatki Płockie” 1982, nr 2-3, s. 42-48.
- ⁴ Z. Leitgeber, G. Skrzynecki, *150 lat kolei w Kutnie*, Kutno 2012, s. 11.
- ⁵ Ibidem, s. 12.
- ⁶ A.C. Dobroński, *Przemiany gospodarcze. Komunikacja*, w: *Dzieje Mazowsza lata 1795-1918*, t. III. Pod red. J. Szczepańskiego, Pułtusk 2012, s. 515.
- ⁷ T. Trojanowski, *Gostynin w latach 1815-1864*, mps pracy doktorskiej, Uniwersytet Warszawski Wydział Historii 1977, s. 371-379.
- ⁸ „Gazeta Warszawska” 1872. Cyt. Za B. Konarska-Pabiniak, *Gostynin. Szkice z przeszłości*, Gostynin 2004, s. 26.
- ⁹ D-r W.K., *Gostynin (kor. „Głosu”)*, „Głos. Tygodnik literacko-społeczno-polityczny” 1898, nr 38, s. 907.
- ¹⁰ J. Keller, *Nasz niegdyśiejszy Gostynin*, w: B. Konarska-Pabiniak, *Gostynin. Szkice... op. cit.*, s. 32.
- ¹¹ W. Wawrowska-Tatarska, *Moje wspomnienia o Gostyninie*, w: *Dzieje Gostynina od XI do XXI wieku*. Pod red. B. Konarskiej-Pabiniak, Gostynin 2010, s. 400.
- ¹² B. Konarska-Pabiniak, *Gostynin. Szkice... op. cit.*, s. 27.
- ¹³ Ibidem.
- ¹⁴ Z. Kozanecki, *Wiek walki o dwie wolności*, Płock 2001, s. 178.
- ¹⁵ P.T. Śliwiński, *Krótką historią żeglugi parowej na Wiśle*, „Notatki Płockie” 2011, nr 4, s. 5; Tegoż, *Ludzie i statki. Historia Płocka Wisłą pisana*, Płock 2013.
- ¹⁶ J. Szczepański, *Problemy społeczno-gospodarcze w okresie międzywojennym*, w: *Dzieje Płocka*, t. 2. Pod red. M. Krajewskiego, Płock 2006, s. 600; A.J. Papierowski, J. Stefański, *Płocczanie znani i nieznan*, Płock 2002, s. 149, 193; M. Sokolnicki, *Schyłek fortuny rodziny Górnickich z Płocka w latach 1918-1939 jako przykład dekonstrukcji gospodarczej tego okresu (przyczynek historyczny)*, „Notatki Płockie” 2015, nr 2, s. 26-29
- ¹⁷ „Korespondent Płocki” 1877, nr 78.
- ¹⁸ R. Chmielewski, *Mistrz Solski w teatrze płockim*, „Życie Mazowsza” 1935, nr 6, s. 168.
- ¹⁹ Ibidem, s. 166.
- ²⁰ A. Stogowska, *Życie społeczno-gospodarcze Płocka w latach 1793-1918*, w: *Dzieje Płocka*, t. 2. Pod red. M. Krajewskiego, Płock 2006, s. 179.
- ²¹ R. Chmielewski, *Mistrz Solski... op. cit.*, s. 168.
- ²² *Listy Antoniego Juliana Nowowiejskiego do rodziny z lat 1904-1946*. Oprac. M. Grzybowski, Leszno 1994, s. 16.
- ²³ Ibidem, s. 17.
- ²⁴ Ibidem, s. 24.
- ²⁵ Ibidem, s. 26.
- ²⁶ Pierwszym, który nabył po I wojnie światowej samochód w płockiem był Mieczkowski z Dzierżanowa, a kolejni to Czaplicki i St. Piwnicki z Sikorza.
- ²⁷ W 1925 r. obok PTAK powstały dwa warsztaty naprawcze – Auto-Garaż Edmunda Zawadzkiego ul. Kolegialna 24, róg Misjonarskiej i Auto-Romet Czesława Boboleckiego, Stefana Robakiewicza i sp. przy ul. Tumskiej. Ta ostatnia firma pierwsza w śródmieściu prowadziła stałe dyżury nocne i stację benzynową oraz wynajem samochodów. Duże warsztaty mechaniczne Polon-Auto prowadził A. Bobolecki przy ul. Grodzkiej 15. Zob. K. Bolesta-Modliński, *Automobilizm w Płocku*, „Dziennik Płocki” 1925, nr 239.
- ²⁸ Ibidem.
- ²⁹ J. Szczepański, *Problemy społeczno-gospodarcze... op. cit.*, s. 599.
- ³⁰ Po II wojnie światowej ostatnim dorożkarzem w Gostyninie był Stefan Oziemski zmarły w 1978 r.
- ³¹ B. Konarska-Pabiniak, *Gostynin. Szkice... op. cit.*, s. 26-27.
- ³² „Echa Płockie i Łomżyńskie” 1899, nr 95. Cyt. powtórzone za A. Stogowska, *Życie społeczno-gospodarcze... op. cit.*, s. 179.

- ³³ M. Przegiętka, *Historia kolei w Płocku*, „Świat kolei” 2006, nr 5, s. 17.
- ³⁴ A. Maciesza, Sprawy budowy i eksploatacji kolejowych połączeń, Płock 1919-1925. Projekty połączeń kolejowych dla Płocka, rkps TNP, sygn. 344, k. 7.
- ³⁵ „Dziennik Płocki” 1925, nr 239 z 17 X 1925.
- ³⁶ A. Maciesza, Memoriał w sprawie połączenia kolejowego Płocka, w: Sprawy budowy i eksploatacji kolejowych połączeń, Płock 1919-1925, rkps Biblioteki im. Zielińskich TNP, sygn. 344, k. 1-2.
- ³⁷ Ibidem, k. 9-10.
- ³⁸ E. Horodyska-Gizińska, *Halina Rutska dla Kodeksu Dyplomatycznego Mazowsza*, „Notatki Płockie” 2013, nr 1, s. 26.
- ³⁹ „Kurier Płocki” 1920, nr 46. Cyt. za M. Przegiętka, *Historia kolei... op. cit.*, s. 18.
- ⁴⁰ *Listy... op. cit.*, s. 22.
- ⁴¹ Gostynińska wieża, istniejąca do dziś, ma około 30 m wysokości. W górnej części znajduje się zbiornik na wodę. Maszynownię i przepompownię wybudowano po prawej stronie przy szosie płockiej za stadionem. Wodę do przepompowni pobierano z rzeki Osetnicy. Podgrzewano ją węglem dowożonym drewną po wąskotorówce ze stacji kolejowej. Następnie tłokami uruchamianymi parą włączano do wieży, stamtąd zaś żurawiami do parowozów. Pojemność przepompowni wynosiła 115m³. Jednym z pierwszych operatorów obsługujących wieże ciśnieni przydworcowych w Gostyninie i w Radziwiu był Stefan Dębowski pochodzący z Konina, w latach 1962-1981 Stanisław Sierant z Sierakówka (do dziś mieszka w tym obiekcie w Gostyninie) i po nim do czasu elektryfikacji kolei Zygmunt Stępnik. Od połowy lat 80., gdy zlikwidowano parowozy, wieża jest nieczynna, ze względu na jej dewastację, zamurowano wejście i okna w dolnej części. Zbite zostało flankowanie, czyli element architektoniczny zwieńczający niegdyś zakończenie budowli. Właścicielem wieży jest PKP Oddział Gospodarki Nieruchomościami w Warszawie. Gostynińska wieża ciśnieni przy ul. Juliusza Słowackiego, podobnie jak inne tego typu budowle, ma solidną konstrukcję. Dziś, osamotniona góruje nad miastem, niepewna swego jutra. Czeka na kogoś, kto przywróci ją do życia, niekoniernie w dawnej funkcji. Do niedawna mini wieże ciśnieni o konstrukcji hydrobalonowej funkcjonowały na Zalesiu i w Kruku. Obecnie od tego typu rozwiązań się odchodzi, wieże zostały zastąpione nowoczesnymi urządzeniami. Zob. B. Konarska-Pabiniak, *Pomysły na wieże*, „Głos Gostyniński” 2008, nr 8, s. 4.
- ⁴² b.a. *Co słyszałem w „Grobowcu Tutankhamena”*, „Dziennik Płocki” 1925, nr 239, s. 3.
- ⁴³ Ibidem, s. 29.
- ⁴⁴ M. Przegiętka, *Historia kolei... op. cit.*, s. 19.
- ⁴⁵ Łącznie wybudowano dwa żelbetowe mosty na Ochni i jeden na Osetnicy.
- ⁴⁶ „Dziennik Płocki” 1924, nr 2. Cyt. za M. Przegiętka., *Historia kolei... op. cit.*, s. 19.
- ⁴⁷ M. Przegiętka, *Historia kolei... op. cit.*, s. 19; Skład osobowy Oddziału VI Dyrekcji z siedzibą przy Rynku Kanonicznym w Płocku: Naczelnik Oddziału i Kierownik Ruchu Tymczasowego inż. Zygmunt Marynowski. Naczelnicy odcinków budowy: inż. Zygmunt Andrzejewski w Płocku, inż. Lucjan Szymański w Strzelcach. Poszczególne roboty wykonywane były przez przedsiębiorców: budowę torowiska i toru wykonywało Towarzystwo Robót Inżynierskich, którego pełnomocnikami byli: inż. Śmidowicz, Wiński i Filipkowski w Gostyninie; budowę budynków na odcinku Gostynin-Płock – Towarzystwo Robót Inżynierskich z pełnomocnikami: K. Stolcman i W. Gordziatkowski w Gostyninie; budowę budynków na odcinku Kutno-Gostynin - Firma Woystaw i Mrozowski z pełnomocnikiem inż. Thieme w Strzelcach. Tymczasowy ruch na trasie Kutno Płock-Radziwie otwarty został na podstawie rozporządzenia MKŻ z dnia 15 grudnia 1921 r., które uwzględniało zasady przewozu towarów i wysokość opłat. Źródło: Kalendarz. Informator Płocki na rok przestępny 1924, s. 67-70.
- ⁴⁸ Ibidem, s. 20.
- ⁴⁹ „Dziennik Płocki” 1925, nr 233 z 10 X 1925.
- ⁵⁰ Spośród wymienionych gazet Biblioteka Narodowa w Warszawie posiada tylko dwa tytuły: „Gazeta Poranna Warszawska” i „Robotnik”. W żadnej z nich nie ukazała się relacja z otwarcia kolei w Kutnie.
- ⁵¹ *Przejęcie odcinka kolei Kutno-Płock*, „Dziennik Płocki” 1925, nr 240 z 19 X 1925.
- ⁵² Ibidem.
- ⁵³ Ibidem.
- ⁵⁴ A. Maciesza, *Stacja Łąck jako miejsce wycieczkowe i lotnisko*, „Dziennik Płocki” 1925, nr 239 z 17 X 1925.
- ⁵⁵ „Dziennik Płocki” 1925, nr 240 z 19 X 1925.
- ⁵⁶ *Listy Antoniego Juliana Nowowiejskiego... op. cit.*, s. 48-49.
- ⁵⁷ „Dziennik Płocki” 1925, nr 239 z 17 X 1925.
- ⁵⁸ A. Maciesza, *Płock jako punkt komunikacyjny*, „Dziennik Płocki” 1925, nr 239 z 17 X 1925.
- ⁵⁹ Ibidem.
- ⁶⁰ A. Maciesza, *Płock jako stacja przeładunkowa. Materiały 1925-1926*, rkps TNP, sygn. 345, k. 24.
- ⁶¹ M. Przegiętka, *Historia kolei... op. cit.*, s. 21.
- ⁶² *Co słyszałem... op. cit.*
- ⁶³ A. Maciesza, *Płock jako stacja... op. cit.*, k. 14.
- ⁶⁴ Ibidem, k. 8-10; M. Chudzyński, *180 lat Towarzystwa... op. cit.*
- ⁶⁵ Inicjatywa budowy portu w Radziwiu zrodziła się pod koniec 1918 r., a prace budowlane rozpoczęto 3 stycznia 1919 r. Szerzej K. Bańka, *Żegluga na Wiśle w: Ludzie i statki... op. cit.*, s. 171.
- ⁶⁶ E. Kołodziej, *Komunikacja*, w: *Dzieje Mazowsza lata 1918-1939*, t. IV. Pod red. J. Szczepańskiego, Pułtusk 2010, s. 332.
- ⁶⁷ *Listy Antoniego Juliana Nowowiejskiego... op. cit.*, s. 27.
- ⁶⁸ Most zbudowała firma „Rudzki” i „Muszyński” z Warszawy. Projekt wstępny opracował Andrzej Psenicki z Politechniki Warszawskiej, zaś techniczny sporządził zespół biura Konstrukcyjnego Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji. W uroczystości otwarcia mostu udział wzięli: minister komunikacji płk Juliusz Ulrych, wiceminister komunikacji Julian Piasecki, wojewoda warszawski Jerzy Paciorkowski, prezydent Płocka Stanisław Wasiak, starosta płocki Leon Rożałowski. Most poświęcił ks. biskup Leon Wetmański. Podczas uroczystego otwarcia pierwszy po moście przeszedł minister Ulrych. Zob. W. Koński, *Historia płockich mostów na Wiśle*, w: *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998.
- ⁶⁹ Budowę odcinka Płock-Sierpc rozpoczęto już w lipcu 1919 r. prace ziemne wykonane w 60 proc. przerwano w związku z obroną Płocka w 1920 r. Docelowo linia ta miała kończyć się w Brodnicy, co nastąpiło dopiero 23 września 1937 r. (55 km). Początkowo koncesję na budowę linii otrzymało Towarzystwo Robót Inżynierskich z Poznania i dwa koncerny francuskie. W późniejszym czasie plany zmieniono i wreszcie w 1931 r. rozpoczęto budowę z dwóch stron – od Płocka i od Sierpca. Szerzej M. Przegiętka, *Historia kolei... op. cit.*, s. 22.
- ⁷⁰ „Dziennik Płocki” 1925, nr 241 z 20 X 1925.

FROM A HORSEBUS TO A TRAIN. THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY ON THE KUTNO-PŁOCK ROUTE

Summary

Pursuant to act of 11 April 1919, passed by the Sejm of the Republic in Poland between 1920 and 1937, the Łódź-Kutno-Płock-Sierpc-Brodnica (line no. 33) government railway investment was implemented in Poland. This investment referred to a project of 1911 concerning the extension

of rail lines running through Kutno as well as endeavours of Aleksander Maciesza who in January 1919 issued a memorial to the government concerning the rail link of Płock. There was an interval in construction works during the Polish-Soviet war. The Kutno-Płock rail line was handed over to the Directorate of State Railways in Warsaw and opened on October 17, 1925. On December 31, 1925 the first train travelled through the whole Kutno-Płock line at the speed of 45 km/h. Because of lack of resources, quick devaluation of mark as well as of the track on the bridge over Vistula, the line was built only to Radziwie, which at the time belonged to Gostyński Powiat. Another rail link between Płock and Kutno made it possible to travel and shortened the journey of the inhabitants of this part of Mazovia to the capital, as well as to Łódź, Poznań and Toruń. It also connected the south and west peripheries of the Republic of Poland with northern poviats of Warszawskie and Pomorskie Provinces.