

KRYSTYNA GROCHOWSKA-IWAŃSKA

Płock

<https://orcid.org/0009-0002-4154-5771>

krystyna-g@op.pl

Płockie drogi w XIX i na początku XX w.

Publikacja obejmuje zagadnienia dróg (w tym ulic i placów w szerokim znaczeniu) w granicach miasta Płocka w drugiej połowie XIX i na początku XX w. Wykorzystywano w niej głównie akta miasta Płocka z tego okresu w języku rosyjskim. Informacje dotyczące problematyki dróg i mostów oraz ich utrzymania mogą być interesujące nie tylko dla historyków i archiwistów regionalnych, ale także współczesnych drogowców, nawiązujących do dawniejszych rozwiązań.

Słowa kluczowe: Płock, XIX i XX w., drogi, utrzymanie, administrowanie, przebudowy

The Roads of Płock in the 19th and Early 20th Centuries

This article covers the history of roads (including streets and public squares in the broad sense) within the city limits of Płock during the second half of the 19th and early 20th century. The study is based mainly on Russian-language archival documents from the period. The materials, focusing on road and bridge infrastructure and maintenance, are of interest not only to historians and regional archivists but also to contemporary road engineers referencing historical practices.

Keywords: Płock, 19th–20th centuries, roads, maintenance, administration, reconstruction

Na wstępie parę ważnych informacji o Płocku i jego mieszkańcach w XIX i na początku wieku XX, wynikających z danych statystycznych z różnych lat, a sporządzanych przez urzędników służących w Magistracie m. Płocka, w którym stanowisko prezydenta zajmowali w większości Polacy¹.

Od 1870 r. na polecenie Płockiego Rządu Gubernialnego dane statystyczne o mieście sporządzane były systematycznie do roku 1914 i niemal wszystkie się zachowały. Dziesięć lat wcześniej, w 1860 r., został sporządzony *Opis topograficzno-historyczny i statystyczny m. Płocka* z roku 1859, który zawierał nie tylko informacje wówczas aktualne, ale także dane z lat wcześniejszych o mieście². Opis zaczynał się od zajmowanego obszaru: „Ogólna rozległość miasta tak jak w jego obrębie jak i za obrębem, czyli rozległość gruntów miejskich wynosi 55 włók 29 morgów 78 prętów. [...] Rzeki i drogi zajmowały 1 włókę, pod drogi bite jest 10 morgów 14 prętów miary nowopolskiej”.

Autor *Opisu* zaznacza, że miasto nie znajduje się na żadnym militarnym ani też ważniejszym trakcie: „[...] jest ono środkiem, z którego rozchodzą się drogi w półkole: a) do Warszawy wiedzie trakt w całej przestrzeni bity; b) drugi trakt do Warszawy, prowadzi przez most, częścią bity. Ponadto od miasta Płocka idą jeszcze trzy trakty niebite, jeden przez Bodzanów, Wyszogród do Zakroczymia i twierdzy Nowogeorgijwsk (Modlin), drugi Warszawski przez Płońsk schodzi się z traktem, a trzeci, Nadwiślański do Dobrzynia i dalej do Lipna”³. Wszystkie ówczesne drogi prowadzące do Płocka, według autora *Opisu*, „pozostawiały wiele do ulepszenia, by wyrównać tym, jakimi się cieszą inne miasta gubernialne”⁴.

Świadom takiego stanu dróg wychodzących z Płocka był nie tylko ówczesny zarząd miasta, ale także Płocki Rząd Gubernialny, dla którego miasto było wizytówką całej guberni. W połowie XIX w. Płock liczył 12 912 mieszkańców, czyli drugie tyle co w latach 1816–1817⁵. Według danych o Płocku z roku 1871 liczba stałych jego mieszkańców wynosiła 18 410 osób⁶, a więc zwiększyła się o 1/3 w porównaniu z rokiem 1859. Przez następne 40 lat liczba ta ciągle wzrastała i oscylowała wokół 30 tysięcy⁷. Lata 1867–1914, czyli po powstaniu styczniowym do wybuchu I wojny światowej, były okresem istotnych zmian w życiu politycznym, administracyjnym i gospodarczym, które nastąpiły z mocy Najwyższej zatwierdzonej Ustawy o zarządzie gubernialnym i powiatowym, wydanej przez Radę Zarządzającą Królestwa Polskiego z 19/31 grudnia 1866 r.⁸ Nowy sposób zarządzania jeszcze silniej wiązał Królestwo Polskie z Cesarstwem Rosyjskim przez język, administrację, system prawny itp. Ustawa ta była również podstawą

¹ K. Grochowska-Iwańska, A. Wojciechowska, *Prezydenci Płocka (do 1939 r.)*, Płock 2015.

² Archiwum Państwowe w Płocku (dalej: APP), Akta miasta Płocka (dalej: APP), sygn. 625.

³ Tamże, k. 8.

⁴ Tamże.

⁵ Tamże, k. 18.

⁶ Tamże, sygn. 1177, k. 19.

⁷ Tamże, sygn. 6554.

⁸ Ustawa została opublikowana w języku polskim i rosyjskim w Dzienniku Urzędowym Guberni Płockiej nr 13, 14, 15 1867 r.

prawną wszelkich działań gospodarczych przez około pół wieku, tzn. do chwili opuszczenia Królestwa Polskiego przez Rosjan na skutek działań wojennych na przełomie 1914/1915 r.

Zasadnicze znaczenie dla dróg miały Najwyżej zatwierdzone przepisy drogowo-
we wydane 19 czerwca 1870 r.⁹ Wszystkie drogi lądowe w Królestwie Polskim zostały podzielone na dwa rodzaje: A. Drogi państwowe, B. Drogi ziemskie. Płock nie znajdował się na żadnej drodze państwowej, więc dróg państwowych nie posiadał. Posiadał jedynie drogi ziemskie, które w zależności od swojego znaczenia administracyjnego i gospodarczego dzieliły się na trzy kategorie (rzędy):

IV. Drogi ziemskie I rzędu – były to trakty gubernialne, przechodzące przez kilka guberni i łączące się z traktami państwowymi;

V. Drogi ziemskie II rzędu – trakty powiatowe, zwyczajne, przecinające całe powiaty i łączące się z drogami I rzędu;

VI. Drogi ziemskie III rzędu – to drogi wiejskie, a w miastach drogi boczne, dojazdowe, łączące się z drogami II rzędu.

Ze względów administracyjnych (centrum guberni), sądowych (Sąd Okręgowy, Sądy Pokoju) handlowych (targi i jarmarki), wojskowych (stacjonowały 2 pułki), oświatowych (Gimnazjum Męskie i Żeńskie, pensje prywatne, Seminarium Duchowne), kulturalnych (Teatr Miejski), religijnych (centrum diecezji płockiej) itp. ruch ludności był duży, więc drogi łączące go z innymi miejscowościami były mocno eksploatowane i wymagały permanentnych napraw oraz modernizacji. Na starcie funkcjonowania nowych przepisów dotyczących dróg i znajdujących się na nich mostów w granicach ziem miasta Płocka była jedna droga I rzędu, utrzymywana przez Płocki Rząd Gubernialny. Był to Trakt Płocko-Warszawski zaczynający się od Rogatek Bielskich.

Drogi II i III rzędu znajdujące się w granicach ziem miasta Płocka były utrzymywane z gminnej (miejskiej) powinności drogowej mieszkańców Płocka. Wszystkie uchwały Magistratu w sprawach dróg, kosztorysy, plany, projekty przetargów, rozliczenia z wykonania szarwarku musiały być przedstawione Płockiemu Rządowi Gubernialnemu do zaakceptowania, a następnie do zatwierdzenia. Dopiero wtedy Magistrat mógł przystąpić do realizacji podjętych uchwał.

Utrzymanie w sprawności dróg w gubernialnych ziemskich II i III rzędu w granicach ziem miasta Płocka

Postanowienia, rozporządzenia, obwieszczenia namiestników Królestwa Polskiego z lat 1816–1865, Ukazy Najwyżej zatwierdzone w latach 1866–1914 oraz Ukazy Płockiego Rządu Gubernialnego z lat 1869–1915 dotyczące dróg i mostów oraz ich utrzymania interesują nie tylko historyków i archiwistów regionalnych, ale także współczesnych drogowców, nawiązujących do dawniejszych rozwiązań.

⁹ Przepisy noszące datę 19 czerwca 1870 r. zostały opublikowane m.in. jako część oficjalna „Płockich Wiadomości Gubernialnych”, nr 33, z 15.08.1870 r.; APP, AMP, sygn. 10271, k. 1–6.

Już w pierwszych latach po utworzeniu Królestwa Polskiego zostały wydane postanowienia dotyczące dróg i mostów. 20 kwietnia 1816 r. Namiestnik Królestwa Polskiego gen. Józef Zajączek na wniosek Rady Administracyjnej wydał postanowienie o podziale dróg bitych kołowych na wielkie, średnie i wiejskie, a 15 maja tego roku kolejne rozporządzenie ustaliło powinność szarwarku, który miał zapewnić, by drogi były sprawne. 12 lutego 1822 r. zostały wydane przepisy porządkowe w liczbie 87 artykułów obowiązujących, z niewielkimi zmianami, na drogach bitych państwowych i ziemskich przez kolejne pół wieku. Miały one zapewnić służbie drogowej pomoc władz administracyjno-policyjnych, stałe utrzymanie dróg w należytej sprawności, porządku i czystości. W praktyce nie było to takie proste, na co zwrócił uwagę Prezes Komisji Województwa Płockiego: „po wypadkach rewolucyjnych drogi zostały zniszczone, w latach następnych nie starano się przywrócić je do pierwotnego stanu. Szarwark dwudniowy na ten cel przeznaczony w porze wiosennej, w sposób przyzwoity, z poświęceniem się dozorujących i kierujących robotami mógłby być odpowiednią siłą. Do większych, potrzebna jest pomoc pieniężna”¹⁰. Można powiedzieć, że powyższa uwaga, poczyniona w latach 30. XIX w., zawiera, jak w pigułce, najważniejsze problemy płockich dróg, mianowicie: ich zły stan, szarwark jako sposób zaradczy oraz potrzeba środków finansowych, ponieważ sam szarwark nie był w mocy tego stanu poprawić.

Nie można również pominąć Postanowienia b. Rady Zarządzającej dotyczącego przetargów z 16/28 maja 1833 r., które było podstawą prawną do przeprowadzania przetargów na dostawę materiałów drogowych i wykonawstwo.

Dla utrzymania w sprawności dróg i mostów w II połowie XIX w. kluczowe znaczenie miały Przepisy drogowe Najwyżej zatwierdzone 19 czerwca 1870 r., opublikowane m.in. w części oficjalnej „Płockich Wiadomości Gubernialnych” nr 33 z 15 sierpnia 1870 r.¹¹ Przepisy te wraz z ustawą z 19/31 grudnia 1866 r. były podstawowymi aktami prawnymi w sprawach dróg i mostów, ich wytyczania, brukowania, naprawienia, utrzymywania itp. aż do opuszczenia Królestwa Polskiego przez Rosjan na początku 1915 r. Zgodnie z tymi ustawami drogi państwowe (których w granicach ziem miasta Płocka nie było) utrzymywało państwo, natomiast drogi gubernialne ziemskie były trzech kategorii (rzędów): drogi I kategorii były utrzymywane przez władze gubernialne, drogi II kategorii – powiatowe – utrzymywały władze powiatowe, a w przypadku Płocka przez mieszkańców, drogi III kategorii – wiejskie (dojazdowe) – gminy, a w przypadku Płocka również przez mieszkańców w ramach gminnej (miejskiej) powinności drogowej. Rozkład tej powinności ustalony był na początku każdego roku na posiedzeniu pod przewodnictwem prezydenta z udziałem ratmanów (radnych), architekta miasta (od 1876 r.) oraz przedstawicieli mieszkańców w osobach członków Komitetu Drogowego. To gremium podejmowało uchwały w sprawie wydatków na utrzy-

¹⁰ APP, AMP, sygn. 11018, k. 74.

¹¹ Tamże, sygn. 10271, k. 1–6.

manie dróg w danym roku. Załącznikiem do niej był rozkład gminnej, miejskiej powinności drogowej mieszkańców (szarwarku). Następnie uchwała Magistratu wraz z kosztorysami i budżetem drogowym na dany rok była przesyłana Płockiemu Rządowi Gubernialnemu do ustosunkowania się i zatwierdzenia. Do roku 1907 gminna powinność drogowa miała dwojaką postać: naturalną i pieniężną. Według instrukcji z 1870 r. wyliczenie szarwarku zależało od liczby posiadanych domów i kominów, czyli dymów, które z kolei były przeliczane na „dni orzące” (z koniem) lub „nie orzące” (piesze). Ponieważ od samego początku powinność naturalna: drogowa była niewystarczająca, instrukcja pozwalała zamieniać część naturalnej powinności drogowej na pieniądze. W pierwszych latach obowiązywania nowych przepisów „dzień konny” (K) był wyceniony na 2 rb., a „dzień pieszy” (p) na 50 kop., a od r. 1876 odpowiednio na 1,80 rb. i 40 kop.

Wykonanie gminnej (miejskiej) powinności drogowej mieszkańców Płocka świadczonej na utrzymanie dróg II i III rzędu w granicach ziem Płocka w latach 1871–1914 przedstawiają załączone tabele sporządzone na podstawie kilkudziesięciu poszytów w zbiorze akt miasta Płocka¹² i jednego poszytu Płockiego Rządu Gubernialnego¹³.

Szarwark na 1871 r. został ustalony 30 grudnia 1870 r.¹⁴ Zdecydowano wtedy, że do robót drogowych potrzeba będzie 1300 dni pieszych i 28 dni konnych. W trakcie roku ustalenia te zweryfikowano; liczbę dni pieszych zmniejszono do 1208, a dni konnych zwiększono do 56. Zwiększono również kwotę wynikającą ze zmiany powinności naturalnej na pieniężną z 563,78 ½ rb. do 832,78 ¼ rb.

W pierwszych czterech latach obowiązywania nowej Ustawy zdecydowanie przeważała naturalna powinność drogowa, o czym świadczą dane z tych lat:

- w 1871 r. 1208 dni pieszych, 56 konnych, 832,78 ½ rb.;
- w 1872 r. 1384 dni pieszych, 56 konnych, 809,59 ¾ rb.;
- w 1873 r. 1754 dni pieszych, 58 konnych, 567,60 ½ rb.;
- w 1874 r. 1740 dni pieszych, 56 konnych, 407,85 rb.¹⁵

Powinność drogowa w formie pieniężnej była adekwatna do wydatków na utrzymanie dróg II i III rzędu w granicach miasta. Z biegiem lat naturalna powinność drogowa uległa zmniejszeniu na rzecz powinności pieniężnej. Wyjątkiem był rok 1906, kiedy wyznaczono 104 dni piesze i 64 konne i rok 1907, ostatni rok obowiązywania powinności naturalnej¹⁶. W latach 1908–1914 obowiązywała tylko pieniężna powinność drogowa. Wynikało to stąd, iż powinność naturalna była mało efektywna. Osoby, które stawiały się do prac drogowych, często nie nadawały się do ich wykonywania. Ponadto istniała konieczność wynajmowania osoby nadzorującej i rozliczającej wykonywanie prac drogowych przez mieszkań-

¹² Sygnatury akt wyszczególnione w rubryce tabeli utrzymanie dróg II i III rzędu w granicach ziem m. Płocka w l. 1871–1914.

¹³ APP, Płocki Rząd Gubernialny (dalej: PRG), sygn. 3168.

¹⁴ Tamże, AMP, sygn. 10271, k. 29.

¹⁵ Tamże, sygn. 10271.

¹⁶ Tamże, sygn. 14211.

ców. Nadzorca, prowadzący specjalną sznurową księgę, wydawał pokwitowania wykonywanej powinności. Za swoją pracę otrzymywał 25 rb. rocznie. W latach 90. jego wynagrodzenie wzrosło najpierw do 30 rb., a następnie do 50 rb.¹⁷ Rok 1896 był ostatnim rokiem zatrudniania nadzorców.

Tabela 1. Wykonanie gminnej (miejskiej) powinności drogowej w latach 1871–1914 przez mieszkańców Płocka

Rok	Powinność naturalna		Powinność pieniężna w rublach	Sygnatura Akt Miasta Płocka
	Dni piesze	Dni konne		
	1208	56	832,78 $\frac{1}{4}$	10271
	1384	56	709,59 $\frac{3}{4}$	
	1754	58	567,60 $\frac{1}{2}$	
	1740	56	407,85	
	599	48	404,50	10506
	323	28	943	10745
	250	26	1308,78	10873
	200	10	1076,40	10937
	200	24	1084,56	11018
	200	24	1090	11165
	200	24	1102,20	
	100	24	1162	11487
	100	24	1143,60	
	100	24	1148,60	11729
	100	24	1173,60	11828
	100	24	1200,40	
	100	24	1532,34	12036
	100	24	1207,40	12159
	100	24	1280,20	12222
	100	24	1288	12305
	100	24	1283,20	12489
	100	24	1280,80	12566
	100	24	1294,40	
	100	24	1293,20	12812
	98	24	1294	12907
	98	26	1290,40	13096
	61	26	1484,01	13171
	61	26	1483,20	13268
	59	26	1527,20	13363
	59	26	1527,20	13480
	59	26	1527,20	13570
	59	26	1527,20	13715

¹⁷ Tamże.

	59	26	1527,40	13886
	59	26	1527,40	
	59	26	1527,40	13995
	104	64	3066,40	14184
	59	26	5873,10	14211
	-	-	1740,85	14290
	-	-	2834,02	14392
	-	-	2809,34	14536
	-	-	1254,45	14568
	-	-	2963,58	1414
	-	-	1671,34	14779
	-	-	3141,97	14850
				14916

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych.

W latach 1906–1908 ustalona w Uchwale Magistratu kwota 5873,10 rb. została anulowana ukazem Płockiego Rządu Gubernialnego dnia 19 kwietnia 1908 r. i powinność pieniężna ustalona i zatwierdzona na nowo wynosiła 1740,85 rb.¹⁸ W latach 1908–1914 zrezygnowano z powinności naturalnej, a powinność pieniężną obliczano procentowo od podatku ogólnego od nieruchomości.

Tabela 2. Wydatki w rublach na utrzymanie dróg I i II rzędu w granicach ziem miasta

Rok	Wydatki ogółem	Materiały naprawy	Służba drogowa	Sprzęt	Wykonawcy	Sygnatura Akt miasta Płocka
	589,78 ½	563,78 ½	15	40	H. Zysman	10271
	832,78 ¼	777,78 ½	25 – N	30	J. Perelgritz; 164 H. Zysman	
	839	714	70 25 – N	30	H. Zysman	
	347	222	70 25 – N	30	A. Wagner; 222	
	993,50	943	70 25 – N	30	B. Golde; 655	10506
	1285,91	1160,91	70 25 – N	30	A. Gold; 593	10745
	1053,76	933,76	70 25 – N	30	A. Wagner; 454	10873
	1416,42	1316,42	70 25 – N	30	K. Trynkauz; 368	10937

¹⁸ APP, AMP, sygn. 14398.

	1463,45	1084,56	70 25 – N	30	A. Halicki; 940	11018
	1441,58	1316,58	70 25 – N	30	A. Wagner; 644,52	11165
	1452,29	1327,25	70 25 – N	30	S. Górnicki; 391,50 B. Golde; 408	
	1106,23 ½	981,23 ½	70 25 – N	30	A. Gold; 798	11487
	1143,60	798	70 25 – N	30		
	1161	1036	70 25 – N	30	A. Fiszman; 593	11729
	1369	1244	70 25 – N	30	A. Fiszman; 742,12	11828
	1532,34	1407,34	70 25 – N	30	E. Tyszman; 529	
	1315,89	1155,89	70 25 – N	30	M. Rejch; 764	12036
	1953,72	1848,72	105 25	30	J. Forbert M. Safian	12159
	2238,29	1977,08	105 25	30	J. Forbert M. Safian	12222
	1288	1128	105 25	30	F. Przymanow- ski; 60,08 B. Golde; 25,62	12305
	1111	951	105 25	30	J.S. Pelegritz; 820	12489
	1126,43 ½	941,43 ½	105 30 – N	50	M. Rejch; 640	12566
	1888,80	1538,80	270 20	30	E. Zylberberg; 1460	
	1993,02	1643,02	270 50	30	A. Fiszman; 1288	12812
	1810	1460	270 50	30	A. Fiszman; 1288	12907
	939,12	589,12	270 50	30	A. Kenigsberg; 199,70	13096
	1811,13	1170,70	270	30	T. Fiszman; 935	13171
	1944,48	1545	270	30	M. Bekker; 1545	13268
	742,65	442,65	270	30	M. Rejch; 419,34	13363
	715	419,34	270	30	-	13480
	2945,66	2645,66	270	30	M. Altberg, 2248	13570

			270	30	B. Golde; 1526,40	13715 13886
	2878,27		270	30	K. Muszkat; 570	13886
	1697	1397	270	30	Sz. Raciążer; 1576,11	
			270	30		14184
	1519,10 354	5153,85	340,25	30	T. Fiszman; 1526,40 1213 – zaliczka	14211
	1519,10 354		324	30	inż. Henzel; 957,91 1037,88	14290
	1740,85	430	180	30	A. Fiszman; c.d.	14932
	2834,02	2624,02	180	30	H. Watman; 2810	14536
	3601	3394	180	30	E. Fiszman; 3394	14568
	1293,97	1083,97	180	30	A. Fiszman H. Watman; 914	14714
	2731,40	2521,40	180	30	A. Fiszman H. Watman; 914	14779
	1841,88	1631,88	180	30	H. Watman; c.d.	14850
	3141,97	2948,53	180	30	A. Ber; 2800; kontrakt roz- wiązany z po- vodu wojny	14916

N – nadzorca prac drogowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych.

Dostawcy materiałów drogowych – wykonawcy robót

Śledząc raporty Magistratu Miasta Płocka z wykonania gminnej/miejskiej powinności drogowej w poszczególnych latach dla Płockiego Rządu Gubernialnego, nie sposób nie zauważyć, że wydatki na materiały drogowe i na ich dostawców stanowią główną pozycję. Niedostatek kamienia brukowego był niemałym problemem dla władz administracyjnych miasta Płocka, na co zwrócił uwagę autor sporządzający *Opis topograficzny i historyczno-statystyczny miasta Płocka z roku 1859*. Autor *Opisu* zdawał sobie sprawę z kosztów zakupu i transportu materiału do budowy dróg bitych. W transporcie pomoc upatrywał w Wiśle¹⁹. W ak-

¹⁹ Tamże, sygn. 625, k. 3, 8.

tach dróg i mostów z lat 50. i 60. znajdują się informacje o dostawcach kamienia drogowego i wykonawcach robót drogowo-mostowych w tym okresie. Byli to Mordka Bromberger, Jan Filber, Abraham Goldman i Jakub Szulim Altman²⁰. Z wymienionych bliżej znani są Mordka Bromberger, który w latach 70. był dostawcą kamienia drogowego i wykonywał również roboty ziemne, oraz Abram Goldman, który w poł. XIX w. był wykonawcą wielu robót drogowo-mostowych, m.in. mostu na Brzeźnicy, mostu na trakcie Płock–Płońsk. W 1854 r. Abram Goldman i Jakub Szulim Altman dostarczyli materiały drogowe za 276 rb. na trakt Płock–Płońsk. Antoni Klimkiewicz podpisał umowę na prace drogowe²¹. Gdy wchodziły w życie Najwyżej zatwierdzone Ustawy z r. 1866 i 1870, Płock był miastem o przemyśle dopiero raczkującym. Według danych statystycznych za rok 1871 w Płocku nie było jeszcze zakładów przemysłowych, nie licząc trzech cegielni, fabryki cementu i 11 różnych drobnych zakładów przetwórczych oraz 15 młynów²². Byli w Płocku jednak ludzie przedsiębiorczy: kupcy, nierzadko całe rodziny, którzy szybko przekształcili się w przedsiębiorców. To oni zajęli się dostawą materiałów drogowych. Jednymi z pierwszych liczących się przedsiębiorców byli: Robert Blumberg i Albert Wagner²³. R. Blumberg, właściciel cegielni, był członkiem Komitetu Drogowego przy gubernatorze, aktywnie uczestniczył w budowie dróg szosowych: w 1870 r. na trakcie nadwiślańskim Płock–Lipno i w latach 70. i później 80. przy szosowaniu drogi na trakcie Płock–Płońsk. W obu przypadkach sprawdził się jako odpowiedzialny organizator.

Albert Wagner posiadał skład różnych materiałów oraz wytwórnię kafli i wyrobów ceramicznych. Był też jednym z pierwszych wykonawców robót drogowych, którzy podpisali z Magistratem Płocka umowę na dostawę materiałów drogowych, na kwotę 222 rb. w roku 1874, na 454 rb. w roku 1877 i na 644,52 rb. w roku 1880²⁴. Albert Wagner był kupcem i przemysłowcem, właścicielem fabryki wyrobów cementowych. Był jednym z pionierów układania podziemnych rur kanalizacyjnych w Płocku. Wspólnie z Robertem Blumbergiem przyjęli na siebie 10-letnią gwarancję za trwałość i naprawę chodników w Płocku.

Zarówno Robert Blumberg, jak i Albert Wagner mieli godnych następców, nie tylko w dziele budownictwa drogowego, ale także w innych dziedzinach gospodarki, życia społecznego oraz kultury (Adolf Blumberg, Ferdynand Wagner)²⁵.

Pisząc o dostawcach i wykonawcach robót drogowych nie można pominąć zasług przedsiębiorców pochodzenia żydowskiego, nie tylko dlatego, że było ich najwięcej, ale przede wszystkim z powodu trudnych zadań, których się podejmowali i które wykonywali. Specjalnością np. działającej od poł. lat 70. fir-

²⁰ Tamże, sygn. 185, k. 179, 382.

²¹ Tamże, k. 291. Czy był nim ziemianin z Goślic k. Płocka?

²² Tamże, sygn. 1177.

²³ Tamże, sygn. 10271, 10873, 11018; zob. też. A. Papierowski, J. Stefański, *Płocczanie znani i nieznanii*, Płock 2002, t. 1.

²⁴ Tamże, sygn. 10271, 10873, 11018, 10745, 11165, 13886, 10100, 10500.

²⁵ A. Papierowski, J. Stefański, dz. cyt., t. 1.

my Beniamina Golde były podziemne kanały odpływowe. Beniamin Golde był bowiem wykonawcą cylindrycznych rur cementowych, które jego firma kładła na drogach w granicach ziem m. Płocka, ale również poza jego granicami: w powiecie płockim oraz innych powiatach guberni płockiej. Był też jednym z głównych wykonawców robót w samym mieście²⁶. Beniamin Golde współpracował z Albertem Wagnerem i Samuelem Raciążerem oraz swoim zięciem Mojżeszem Altbergiem, wybitnym działaczem społecznym i przemysłowcem. Beniamin Golde kilkakrotnie, począwszy od roku 1875, wygrywał przetargi na dostawę materiałów drogowych na płockich traktach: w roku 1875 na 655 rb., w roku 1891 na 408 rb., w roku 1902 na 1526,40 rb.²⁷ M. Altberg był wykonawcą dużego kontraktu w 1902 r. na kwotę 2248 rb.²⁸ Samuel Raciążer był wykonawcą robót drogowych w 1904 r. na kwotę 1576,11 rb.²⁹ Kontrakty na podobne kwoty realizowali Eliaszy Zylberberg w roku 1895, Manes Bekker w 1898 r., kilkakrotnie wygrywali przetargi Szlama Pelegritz oraz Markus Rejch i Abram Gold, ale nie były to duże umowy. Na przełomie XIX i XX w. członkowie rodziny Fiszmanów wykonywali wiele prac na drogach II rzędu w granicach miasta. Abram Fiszman uczestniczył w przetargach na dostawę materiałów na drogi już od połowy lat 80.: w roku 1884 na 593 rb., w 1885 na 742 rb., w 1894 na 1288 rb., w 1896 na 495 rb.³⁰

W 1897 r. przetarg wygrał Tobiasz Fiszman na kwotę 955 rb., a w 1910 r. Eliaszy Fiszman zwyciężył w przetargu na dużą kwotę 3394 rb.³¹ Hersz Watman był głównym wykonawcą w roku 1908, kiedy otrzymał kontrakt na kwotę 2810 rb. i w latach następnych³². To on zwrócił się do Magistratu z prośbą o możliwość wydobywania kamieni z dna Wisły, co miało wpływ na obniżenie kosztów³³.

Byli również wykonawcy jednorazowi, jak. E. Tyszman, Antoni Halicki, Stanisław Górnicki, Karol Trynkauz.

Należy zauważyć, że przetargi miały ściśle określoną procedurę. Spośród oferentów wybierano tego, kto zaproponował najniższą kwotę i wpłacił 10% kaucji, którą zwracano po wykonaniu pracy (o ile nie było zastrzeżeń). Od każdej umowy 4% było przeznaczone dla techników drogowych.

Stan dróg II i III rzędu w granicach ziem miasta Płocka

Stan dróg II i III rzędu w granicach ziem miasta Płocka był przede wszystkim pochodną środków na nie przeznaczanych oraz sposobem zarządzania. Środki przeznaczone na drogi przedstawione wcześniej były dalece niewystarczające,

²⁶ APP, PRG, sygn. 3168, 4306.

²⁷ Tamże, AMP, sygn. 10745, 11165, 13886.

²⁸ Tamże, sygn. 13570.

²⁹ Tamże, sygn. 13886.

³⁰ Tamże, sygn. 11729, 11828, 12812, 14932, 14714.

³¹ Tamże, sygn. 14211, 14568.

³² Tamże, sygn. 14536, 14714.

³³ Tamże, sygn. 14536.

a koszty utrzymania dróg i znajdujących się na nich mostów, w związku z ich eksploatacją, były coraz większe.

Organem administracyjno-zarządzającym był Magistrat. Ustawa o zarządzaniu guberniami i powiatami/miastami z 19/31 grudnia 1866 r. zobowiązywała władze miasta do podporządkowania się władzom gubernialnym. Rola Magistratu sprowadzała się do administrowania i nadzorowania prowadzonych robót na drogach i mostach w granicach miasta. Podejmowane przez Magistrat Płocka wspólnie z Komitetem Drogowym, w którym byli przedstawiciele mieszkańców, zanim zostały wdrożone, musiały być zaakceptowane i zatwierdzone przez Płocki Rząd Gubernialny. Co kilka lat na żądanie Płockiego Rządu Gubernialnego Magistrat przekazywał aktualne informacje o stanie dróg i znajdujących się na nich mostów w granicach ziem m. Płocka. W 1871 r. prezydent Płocka Jan Jachimowicz, składał taki raport gubernatorowi Michałowi Wranglowi. Znalazły się w nim następujące informacje³⁴:

- 1) Od Rogatek Bielskich wychodzi Trakt Płocko-Warszawski. Jest to droga I rzędu, administrowana i utrzymywana przez Płocki Rząd Gubernialny;
- 2) Trakt Nadwiślańsko-Wyszogrodzki od Rogatek Warszawskich do gruntów Podolszyce; trakt ten nie ma szosy; droga gruntowa w kierunku traktu wynosi 2 wiorsty.
- 3) Trakt Nadwiślańsko-Dobrzyński zaczynający się od Rogatek Dobrzyńskich do Kolonii Maszewo. Trakt liczy 2 wiorsty szosy i posiada most przy Czerwonej Karczmi;
- 4) Trakt Płocko-Płoński zaczynający się od Rogatek Płońskich do gruntów wsi Podolszyce liczy 2 ½ wiorsty.

Drogi III rzędu

- 1) Droga do cmentarza prawosławnego, jest to droga szosowa;
- 2) Droga szosowa do cmentarza cholerycznego;
- 3) Droga Nadwiślańska za Cmentarzem Ewangelickim;
- 4) Droga wokół wału miejskiego.

Z raportu prezydenta wynikało, że stan dróg w granicach ziem m. Płocka nie był zadowalający. Jedynie Trakt Dobrzyński (Maszewski) posiadał drogę szosową. Prace na tym trakcie prowadzono już w latach 40., kiedy wyrównano koryto rzeki Brzeźnicy pod Winiarami. Ówczesny architekt miasta Stefan Linda w 1833 r. wykonał plan sytuacyjny części traktu z Płocka do Lipna w miejscu mającego się budować mostu na Brzeźnicy (z porównaniem stanu wody na Wiśle i na Brzeźnicy)³⁵. W końcu lat 30. częściowo zmieniono również drogę, co potwierdza sprawa Hersza Dawida, właściciela nieruchomości nr 439. Część tej nieruchomości

³⁴ Tamże, sygn. 10271, k. 1–3.

³⁵ Tamże, sygn. 133, k. 91.

zabrano na drogę, co wynika z planu jego gruntów, który jeszcze wcześniej wykonał budowniczy K. Mahn³⁶. Nieruchomość nr 439 przejął Natan Drabinka, który przez kilkadziesiąt lat walczył o rekompensatę, a ściśle o zamianę na jakąś nieruchomość położoną w centrum miasta³⁷.

Most na Brzeźnicy, stanowiący w połowie własność miasta Płocka, a w połowie gminy Brwilno, powiatu płockiego, był wielokrotnie naprawiany lub budowany od nowa z powodu naporu wody. W 1837 r. naprawiał go Henryk Jurgens, a w 1840 r. Antoni Wunderlich, w 1867 r. Icek Lederberg, Icek Szlama Perelgritz i Teofil Budnicki³⁸. Most o długości 8,68 sążni, drewniany, został postawiony na nowo w 1871 r. Powodem było postanowienie Płockiego Rządu Gubernialnego z 27 grudnia 1869 r. o zamknięciu starej drogi nadwiślańskiej w kierunku Dobrzynia nad Wisłą i budowie nowej drogi szosowej z Płocka do Lipna przez Kolonię Maszewo³⁹. Kosztorys budowy, sporządzony przez inżyniera gubernialnego Stanisława Oraczewskiego, wynosił 9543 rb. 56 $\frac{1}{4}$ kop. Komitet Budowy przyjął drugą możliwość, droższą, ale lepszą ze względów topograficznych⁴⁰. W związku ze zmianą trasy Traktu Północno-Lipnowskiego trzeba było zająć część gruntów kilku właścicielom, którym w ramach rekompensaty dano fragmenty starej drogi. Z zamiany nie wszyscy byli zadowoleni, dlatego kilku z nich, m.in. kapitan sztabowy Kanoszyński, Wł. Okniński, Ksawery Drojecki, chciało nabyć resztówkę wielkości 44,13 prętów między nieruchomościami nr 154 i 155. W drodze licytacji resztówkę nabył Drojecki. Zwieńczeniem budowy nowej drogi szosowej był most nad wąwozem maszewskim, wykonany przez W. Segala za 1764 rb. 153 kop.

Wkrótce jednak, gdyż już w 1871 r., okazało się, że nowo otwarta droga szosowa na długości 677 sążni z powodu gliniastego podłoża ze źródłem na 12 futowej nawierzchni szosowej wymaga dużego remontu, m.in. wykopania na gliniastych poboczach 100 sztuk rowów poprzecznych do odpływu wody deszczowej i osuwających się poboczy⁴¹.

Prace drogowe na pozostałych traktach ograniczały się do zasypywania dziur, podniesienia nawierzchni średnio do wysokości $\frac{2}{7}$ sążnia na długości 8 sążni na Trakcie Wyszogrodzkim i Płońskim. Ponadto na Trakcie Płońskim na granicy ziem miasta postanowiono pogłębić i poszerzyć rowy po obu stronach o 2 futy na długości 60 sążni. Zdecydowano także, że roboty ziemne będą wykonywane w ramach gminnej/miejskiej powinności w naturze, a materiał kamienny będzie zakupiony w drodze przetargu⁴².

³⁶ Tamże, sygn. 135.

³⁷ Tamże, sygn. 10917, k. 39. Kopia planu sporządzonego przez K. Staszewskiego, wykonawca A. Wysocki. Z akt tej sprawy można również wnioskować, że płockim gubernatorom zależało na jej załatwieniu, dlatego wielokrotnie ponagłali władze miasta o zaspokojenie roszczeń Drabinki.

³⁸ Tamże, sygn. 185, k. 28, 34, 76, 83, 99, 151, 196, 222, 148.

³⁹ Tamże, sygn. 10329, k. 69 (w tym 3 plany starej drogi).

⁴⁰ Tamże, sygn. 10179, k. 1–3.

⁴¹ Tamże, sygn. 10271, k. 91–92.

⁴² Tamże.

Poważne prace drogowe na traktach rozpoczęły się w 1876 r. Magistrat, zgodnie z radą Płockiego Rządu Gubernialnego, zaczął do nich przygotowywać się już jesienią 1875 r.⁴³ 13 października 1875 r. Płocki Rząd Gubernialny zatwierdził Uchwałę Magistratu o przebudowie drogi gruntowej na szosową Traktu Płońskiego, w tym i o środkach finansowych na materiały drogowe, które będą przygotowywane zimą. Uchwała mówiła o prowadzeniu przebudowy sposobem gospodarczym pod nadzorem Komitetu Drogowego, przede wszystkim Roberta Blumberga. Ogólny koszt szosowania Traktu Płońskiego obliczony był na kwotę 2184 rb. 58 kop. W przebudowie traktu wyróżnili się Gustaw Kunzman, Mateusz Krasiński i Antoni Borowski. W pierwszym roku przebudowano 277 sążni, które kosztowały 1160 rb. 91 kop.⁴⁴

Dla dróg II rzędu w granicach ziem m. Płocka i całej guberni przełomowy okazał się rok 1876. Potwierdzała to także Nina Kassan w swojej pracy *Stan dróg bitych w guberni płockiej*⁴⁵. 1 marca 1876 r. dzięki staraniom gubernatora Konstantina Wrangla Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło budowę drogi bitej na długości 60 wiorst na trasie od Płocka przez Bodzanów, Wyszogród do Zakroczyimia. Jak pisał redaktor „Korespondenta Płockiego”⁴⁶, prace przy budowie tej drogi szły dość szybko. W czerwcu ukończono 5 wiorst, a Konrad Bałaziński, delegowany przez gubernatora do jej nadzorowania, zajmował się wykończeniem projektu dalszego odcinka tej szosy, która miała przebiegać od Rogatek Warszawskich aż do granicy miasta pomiędzy wsiami Gulczewo i Cekanowo. Płocki odcinek drogi liczył dwie wiorsty. Na ten cel przeznaczono w 1876 r. 50 dni pieszych i 4 konne z naturalnej powinności drogowej mieszkańców⁴⁷. Droga z Płocka do Zakroczyimia została przemianowana na drogę I rzędu w 1881 r.

Także w 1876 r. prezydentowi J. Widulińskiemu udało się zatrudnić w Magistracie architekta miejskiego, którego głównymi zadaniami były: kierowanie pracami drogowymi, sporządzanie planów sytuacyjnych, projektów i kosztorysów prac prowadzonych przez miasto, kontaktowanie się z dostawcami i wykonawcami. Na to stanowisko został powołany architekt powiatu sierpeckiego Józef Gosławski, a rok później zastąpił go Konrad Bałaziński, który wcześniej dał się poznać podczas prac na szosie wyszogrodzkiej⁴⁸.

Kolejne informacje o ziemskich drogach gubernialnych przekazał Magistrat Rządowi Gubernialnemu w roku 1885. Długość dróg szosowych II rzędu wynosiła wówczas 2 wiorsty 422 sążnie. Na jednej z tych dróg (Płock–Lipno) był most, którego długość wynosiła 8,68 sążni, zbudowany w 1871 r., ale jego stan był zły i czekał go kapitalny remont, przewidywany w roku 1887. Jego remont rozpoczął

⁴³ Tamże, sygn. 10506, k. 149, 158.

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ N. Kassan, *Stan dróg bitych w guberni płockiej w oparciu o wiadomości z „Korespondenta Płockiego”*, „Rocznik Mazowiecki” 2011, nr 23, s. 64–65.

⁴⁶ *Szosa płocko-wyszogrodzka*, „Korespondent Płocki” 1876, R. I, nr 50, s. 1.

⁴⁷ N. Kassan, dz. cyt., s. 66.

⁴⁸ APP, AMP, sygn. 10653, k. 46 (uwzględniono J. Gosławskiego w budżecie na 1876 r.).

się dopiero wiosną 1888 r. Po wizycie na miejscu architektów: miejskiego Aleksandra Szmideckiego i powiatowego Ludomira Kamińskiego, obydwaj architekci uznali konieczność jego odbudowy jednocześnie ze zmianą konstrukcji. Inżynier Kamiński sporządził kosztorys obliczony na 3961 rb. i projekt. Odbudowa mostu na Brzeźnicy miała być sfinansowana z kwot szarwarkowych w ramach utrzymania dróg II rzędu i znajdujących się na nich mostów, przepustów, grobli itp. w dobrym stanie. Wykonawcami tego projektu byli: Józef Forbert i Moric Safian, którzy zeszli z ceny prawie o 500 rb.⁴⁹ Odbudowa mostu została sfinansowana po połowie przez miasto i gminę Brudzeń i zakończona jesienią 1888 r.

Ostatnia dekada XIX w. i początek w. XX dla płockich dróg były okresem stagnacji. Następcami Rajmunda Szatrzyckiego na stanowisku prezydenta byli Rosjanie, często wojskowi, zainteresowani bardziej własną karierą niż powierzonym im miastem⁵⁰. Po przeniesieniu gubernatora S.I. Tołstoja do Warszawy jego następcy również mało interesowali się stanem płockich dróg poza rogatkami⁵¹. Raport Magistratu z 1893 r. dotyczący dróg ziemskich II rzędu stanowił niemal powtórzenie tego z 1885 r.⁵² Ogólna ich długość wynosiła 2 wiorsty 246,3 sążnia, na to składały się:

1. a) odcinek Traktu Płocko-Lipnowskiego (Maszewskiego) od Rogatek Do-brzyńskich do Cmentarza Ewangelickiego na długości 89,3 sążnia wybrukowany jeszcze przed 1870 r.,
b) odcinek tego traktu, długości 677 sążni, od Cmentarza Ewangelickiego do granicy ziem Płocka, tzn. do Mostu na Brzeźnicy, szosowy, zbudowany w latach 1869–1871;
2. odcinek Traktu Płocko-Płońskiego, od Rogatek Płońskich do granicy ziem Płocka i gminy Rogozino, długości 480 sążni, szosowy, budowany w latach 1876–1882.

Prace na drogach II rzędu w granicach ziem Płocka w tym okresie ograniczały się przede wszystkim do konserwacji i reperacji dróg już istniejących.

Sytuacja zmieniła się na początku XX w., gdy stanowisko gubernatora objął D.B. Neuhardt, prezydentem Płocka został znowu Polak, Alfons Skroboński⁵³. Pozytywnym zmianom sprzyjało powołanie na stanowisko p.o. budowniczego miasta (architekta) Antoniego Wysockiego⁵⁴. Na przełomie 1906 i 1907 r. geometra przysięgły Kazimierz Staszewski uzupełnił projekt nowej zabudowy Płocka oraz zakończył prace nad aktualnym planem miasta i dokonał szczegółowych pomiarów wszystkich nieruchomości (państwowych, miejskich, społecz-

⁴⁹ Tamże, sygn. 12189.

⁵⁰ K. Grochowska, A. Wojciechowska, dz. cyt.

⁵¹ E. Piórkowska, *Rosjanie w Płocku*, [w:] *Dzieje Płocka*, t. 2, Płock 2006, s. 344–346. Pozytywnym wyjątkiem był gubernator D.B. Neuhardt (1902–1904), jego imieniem został nazwany bulwar nad Wisłą.

⁵² APP, AMP, sygn. 11885, k. 4, 24v.

⁵³ K. Grochowska-Iwańska, A. Wojciechowska, dz. cyt., s. 57–58.

⁵⁴ APP, AMP, sygn. 26216 (Teczka akt osobowych A. Wysockiego).

nych, kościelnych i prywatnych), co miało duże znaczenie dla nowej zabudowy Płocka⁵⁵.

13 stycznia 1907 r. Magistrat przekazał Rządowi Gubernialnemu szczegółowy raport o drogach II i III rzędu, sporządzony przez budowniczego miasta Antoniego Wysockiego, który wyszczególnił:

Drogi II rzędu w granicach ziem m. Płocka:

1. Trakt Płocko-Lipnowski, biegnący od Rogatek Dobrzyńskich do Jaru w Kolonii Maszewo na granicy ziem Płocka i gminy Brwilno pow. płockiego. Długość płockiego odcinka to 1 wiorsta i 177 sążni; z których 110 sążni jest wybrukowanych, a 1 wiorsta i 67 sążni to droga szosowa;
2. Trakt Płocko-Płoński, zaczynający się od Rogatek Płońskich i biegnący do granicy gminy Rogozino, pow. płocki. Odcinek ten ma długość 470 sążni; z których 76 sążni to droga wybrukowana, a 404 sążnie – szosowa;
3. Trakt Płocko-Dobrzyński, zaczynający się od szosowego traktu Płocko-Lipnowskiego i biegnący do granicy gminy Brwilno, pow. płocki. Długość traktu 485 sążni. Jest to droga gruntowa.

Razem drogi II rzędu w granicach ziem m. Płocka liczą 3 wiorsty 142 sążnie, w tym 186 sążni brukowych, 1 wiorsta 471 sążni szosowych oraz 485 sążni gruntowych⁵⁶.

Drogi publiczne III rzędu w granicach ziem m. Płocka:

1. Droga do wsi Ośnica; zaczyna się od gubernialnego, szosowego traktu Wyszogrodzkiego I rzędu i wiedzie do wsi Ośnica. Długość drogi 1 wiorsta 65 sążni. Jest to droga gruntowa;
2. Droga do wsi Jędrzejewo; zaczyna się od gubernialnego szosowego Traktu Płocko-Warszawskiego I rzędu i wiedzie do granicy ziem wsi Jędrzejewo. Długość drogi 291 sążni. Jest to droga gruntowa utrzymywana na koszt właścicieli ziem, które do niej przylegają;
3. Droga do wsi Powsino zaczyna się od gubernialnego szosowego traktu Płocko-Warszawskiego I rzędu i wiedzie do granicy ziem wsi Powsino. Długość drogi wynosi 456 sążni; jest to droga gruntowa;
4. Droga wiodąca przez ziemie miejskie i gospodarstwa Z. Niedźwiedzicza, Grośńskiego, H. Betzela i in.; zaczyna się od gubernialnego szosowego Traktu Płocko-Warszawskiego I rzędu i łączy się z drogą II rzędu Traktem Płocko-Lipnowskim. Długość drogi 2 wiorsty 10 sążni, w tym 150 sążni wybrukowane ze środków Fabryki Cegły Zelka Niedźwiedzicza, a 1 wiorsta 360 sążni gruntowe;
5. Droga wiodąca do Cmentarza Prawosławnego, zaczyna się od Alei Miejskich i wiedzie do cmentarza. Długość drogi 428 sążni. To droga w całości szosowa.

Ogółem drogi III rzędu w granicach ziem Płocka liczą 5 wiorst 70 sążni, w tym 150 sążni wybrukowane, 248 sążni szosowe i 4 wiorsty 172 sążnie to drogi gruntowe.

⁵⁵ Tamże, sygn. 13120, 11345.

⁵⁶ Tamże, sygn. 14290, k. 3–4.

Mosty, przepusty, kanały:

1. Na Trakcie Płocko-Lipnowskim, drodze II rzędu, przy Rogatkach Dobrzyńskich jest zbudowany podziemny kanał w poprzek drogi z rur cementowych, cylindrycznych o średnicy 2 1/2 futa na długość 10 1/2 sążnia. Kanał sfinansowany z kwot szarwarkowych⁵⁷;
2. Most drewniany na filarach murowanych w Wąwozie Maszewskim, na rzece Brzeźnicy na granicy ziem Płocka i gminy Brwilno. Ponieważ połowa mostu należy do miasta, a druga połowa do gminy, to zarówno zabudowa mostu, jak i jego remonty finansowane są przez miasto, jak i gm. Brwilno. Długość mostu 6,25 sążni, szerokość 2,78 sążni.

Na drodze III rzędu do wsi Powsino znajduje się most drewniany na palach, na strumieniu granicznym między ziemiami wsi Powsino i Kasy Miejskiej. Długość mostu 2,39 sążni szer. 1,46 sążni, zbudowany ze środków mieszkańców wsi (w połowie) i ze środków szarwarkowych (druga połowa).

Płocka Kasa Miejska w ciągu ostatnich 10 lat wydatkowała z kwot szarwarkowych na remont 2 wiorst 157 sążni dróg II rzędu i drogi na Cmentarz Prawosławny 9733,98 rb. Raport powyższy 13 stycznia 1907 r. podpisał p.o. architekta Płocka, Antoni Wysocki⁵⁸. Z daty raportu wynika, że był on sporządzony jeszcze przed zakwestionowaniem przez Płocki Rząd Gubernialny wydanej kwoty na budowę kanału przy Rogatkach Dobrzyńskich. Nastąpiło to w kwietniu na skutek sprzeciwu 19 obywateli, których skargę poparł Rządzący Senat.

Ostatnie informacje o płockich drogach II rzędu pochodzą z 22 marca 1913 r.⁵⁹ Według nich ogólna długość dwóch płockich dróg II rzędu wynosiła 2 wiorsty 684 sążnie. Obie te drogi to drogi szosowe i częściowo brukowe. Na drodze Płock–Lipno na odcinku płockim jest jeden most nietaryfowy, nad rzeką Brzeźnicą, o długości 6,14 sążnia. W roku 1913 drogi III rzędu w granicach ziem Płocka wynosiły 9 wiorst 194 sążnie.

Z raportów Magistratu o stanie płockich dróg w granicach ziem m. Płocka wynika, że największe zmiany na nich zaszły w latach 70. i 80. Również w tym okresie, a dokładne w roku 1876 nastąpiło przemianowanie na drogę I rzędu drogi Płock–Wyszogród.

W niniejszym opracowaniu nie znalazły się drogi I rzędu, ponieważ utrzymywał je i administrował Płocki Rząd Gubernialny, a jego akta dotyczące dróg zachowały się nielicznie. Bogaty materiał dotyczący płockich dróg II i III rzędu pozwala stwierdzić, że ich stan, zwłaszcza dróg III rzędu, nie był zadowalający (nawet na tamte czasy), gdyż były to drogi gruntowe. Drogi szosowe, przeważające na obu traktach, na skutek dużej ich eksploatacji wymagały ciągłych napraw. A środki były niewielkie. W świetle akt miasta Płocka, w których znajduje się bogata korespondencja między władzami gubernialnymi miejskimi, nie potwierdza

⁵⁷ Tamże, k. 3.

⁵⁸ Tamże, sygn. 14290, k. 84–85.

⁵⁹ APP, AMP, sygn. 14850, k. 36–37.

się utarty pogląd, że za zacofanie w sferze infrastruktury winę ponosi wyłącznie zaborca. W większości przypadków problem był bardziej złożony. Ze strony rządu gubernialnego były przypomnienia i ponaglenia, ale też akceptacje i zatwierdzenia niemal wszystkich uchwał Magistratu w tych sprawach. Błędem było trwanie przy tradycyjnym systemie szarwarkowym utrzymującym drogi. Po prostu środki na utrzymanie dróg były za małe. Na zakończenie warto podkreślić, że niemal wszystkie opisane drogi istnieją do dziś. Oczywiście po gruntownej przebudowie.

Modernizacja Płocka w latach 70. i 80. XIX w. Budowa nowych dróg, modernizacja dotychczasowych

Płock w latach 70. w porównaniu z Płockiem, który znany jest z *Opisu topograficznego z roku 1859*, powiększył się nie tylko liczebnie i zaczął wychodzić poza dotychczasowe granice. Zmiany musiały objąć przede wszystkim samo miasto: jego ulice, place, nabrzeże.

Na początku lat 70. powzięta została decyzja o wyprowadzeniu handlu zarówno ze Starego Rynku, jak i Kanonicznego, i utworzeniu skwerów: przed Ratuszem oraz skweru Michajłowskiego. Handel towarami spożywczymi przeniesiono na teren przy Jatkach Mięsnych (przejściowo), a handel zwierzętami, drewnem itp. miał się odbywać na placu Poreformackim. Dla handlu zwierzętami szukano odpowiedniego miejsca, wreszcie została zawarta umowa na 20 lat z Walentyną Shupecką, która odstąpiła na ten cel część nieruchomości nr 208 i 209 przy zbiegu ulic Dominikańskiej i Alei (wówczas bez nazwy). Po tym okresie właścicielka zmieniła nieco lokalizację w kierunku ul. Królewieckiej.

W roku 1872 przewidywano zbudowanie dużego placu targowego między ul. Królewiecką i Alejami. Plac ten został nazwany pl. Konstantynowskim lub Nowym Rynkiem.

Nowa ustawa budowlana nakazywała przenoszenie cmentarzy poza wał miejski. Dotyczyło to cmentarza katolickiego przy ul. Dobrzyńskiej oraz cmentarza żydowskiego położonego między ul. Więzienną i Królewiecką.

Nowa rzeźnia miejska budowana była poza miastem od ul. Dobrzyńskiej w kierunku Wisły, po stoku. Dla zrealizowania powyższych koncepcji należało zbudować nowe drogi oraz przebudować dotychczasowe. Prace modernizacyjne rozpoczęły się w roku 1871 od przebudowy zjazdu do Wisły powyżej mostu łyżwowego i trwały kilka lat⁶⁰.

Następnie przystąpiono do kapitalnego remontu nabrzeża⁶¹. Plan tej części Płocka (od mostu w kierunku rzeźni) sporządził Józef Gosławski, właśnie mianowany na architekta miasta. Prace polegające na podniesieniu poziomu wykonał Karol Trynkauz za 1925 rb.⁶²

⁶⁰ Tamże, sygn. 10276.

⁶¹ Tamże, sygn. 10805.

⁶² Tamże, k. 5–6.

W latach 1873–1875 trwała budowa gruntowej drogi po stoku w dół od ul. Dobrzyńskiej przy kuźni Oknińskich do nowo budowanej rzeźni⁶³. W połowie lat 70. przystąpiono do budowy drogi bitej w kierunku Alei od Rogatek Dobrzyńskich i dalej koło nowego cmentarza katolickiego⁶⁴.

Również od strony miasta, ze strony Rogatek Bielskich starano się połączyć z nowym cmentarzem, urządzając drogę szosową koło cmentarza katolickiego⁶⁵. Stary cmentarz żydowski znajdujący się między ul. Więzienną i Królewską także został zamknięty. Nowy, położony na północnym-wschodzie, za wałem miejskim, także musiał mieć połączenie z miastem, dlatego odbudowano drogę od Rogatek Bielskich przez pola Kasy Miejskiej⁶⁶.

Od nowo utworzonego placu targowego w latach 1877–1879 przystąpiono do budowy łącznika od ul. Dominikańskiej w kierunku Alei⁶⁷.

Kapitałnej przebudowie zostały poddane Aleje, ponieważ zmieniła się ich funkcja. Droga spacerowa, którą kilkanaście lat wcześniej zachwycił się autor *Opisu topograficznego Płocka*, została poddana szosowaniu, które odbywało się odcinkami. Odcinek od Rogatek Płońskich do drogi prowadzącej do cmentarza prawosławnego był szosowany w latach 1872–1879⁶⁸. Aleje powoli stawały się najważniejszą arterią komunikacyjną Płocka, łączącą wszystkie rogatki.

Gdy gubernatorem płockim został hrabia Siergiej Iwanowicz Tołstoj, sprawy modernizacji zaczęły się toczyć jeszcze szybciej. On sam kilkakrotnie w ciągu pięciu lat zarządzania gubernią płocką proponował szereg prac nad urządzeniem i upiększeniem miasta⁶⁹. Propozycje gubernatora przekładały się następnie na postanowienia i uchwały Magistratu. Szczególnie uwidocznili się to w pracach na ul. Mostowej, remontach schodów z przystani do ul. Mostowej⁷⁰. W roku 1883 sprawę naprawy schodów potraktowano jako nadzwyczajną. Powierzono ją brukarzowi Wilhelmowi Mietzowi, który na ten cel miał użyć kamieni brukowych znajdujących się w podwórzu Ratusza. Nie wiadomo, czy i jak schody zostały wówczas naprawione, ale sprawa znów odżyła w latach 1884–1885⁷¹. Rząd Gubernialny proponował, aby architekt Bałaziński przerobił projekt tak, żeby schody przebiegały równolegle z przeprowadzanym kanałem ściekowym. W sprawie miało wydać opinię czterech obywateli – ekspertów. Eksperci orzekli, że kamień brukowy należy wykluczyć i użyć albo płyt, albo ciosanego kamienia piaskowca szydłowieckiego, a ścieżki tarasowe mogą być żwirowe. Wykonanie schodów i tarasów zlecono Ferdynandowi Wagnerowi, synowi Alberta Wagnera. Kosztorys in-

⁶³ Tamże, sygn. 10418, 10574.

⁶⁴ Tamże, sygn. 10670.

⁶⁵ Tamże, sygn. 10806.

⁶⁶ Tamże, sygn. 10883.

⁶⁷ Tamże, sygn. 10883.

⁶⁸ Tamże, sygn. 10323, 10450.

⁶⁹ Tamże, sygn. 1138, 11345, 11224, k. 41.

⁷⁰ Tamże, sygn. 20775, 20776, 20779, 20780, k. 71–72.

⁷¹ Tamże, sygn. 11638.

westycji był obliczony na 4099 rb.⁷² Według fachowców piaskowiec nie nadawał się, gdyż był zbyt miękki. Po ekspertyzach, m.in. warszawskiej firmy „Aleksander Sikorski”, zdecydowano się na beton cementowy (portlandzki) z fabryki A. Wagnera. Wykonawca obniżył wynagrodzenie o 1000 rb. i dał gwarancję jakości na 10 lat.

Płockie ulice

Od poł. XIX w. do Płocka prowadziły:

- traktaty gubernialne, ziemskie I i II rzędu;
- Wisła, po której kursowały statki parowe między Warszawą i Włocławkiem, zatrzymujące się w Płocku;
- most łyżwowy przez Wisłę, czynny od początku kwietnia do końca października.

Przybysze i podróżujący mieszkańcy z traktów po przekroczeniu rogatek (Dobrzyńskich, Bielskich, Płońskich, Warszawskich) wjeżdżali lub wkraczali na ulice Płocka. Pasażerowie ze statków oraz przybysze zza Wisły dostawali się po kamiennych schodach na ul. Mostową serpentyną, a następnie na Rynek Kanoniczny i w zależności od celu udawali się na ul. Tumską lub Grodzką, prowadzącą na Stary Rynek, który był głównym placem targowym.

Autor *Opisu topograficznego Płocka z roku 1859* wyróżnił, oprócz dwóch rynków, 27 ulic. Większość płockich ulic brała swój początek od wspomnianych rynków; ulice zaś położone dalej odchodziły od tych ulic. Wszystkie ulice bezpośrednio lub pośrednio były połączone z Alejami okalającymi miasto i ciągnącymi się na długości trzech wiorst.

Tenże autor *Opisu* zawarł zwięzłą informację o wszystkich niemal ówczesnych płockich ulicach:

- Dobrzyńska – „przy której jest kościół farny i cmentarz katolicki”;
- Jerozolimska – „ma dużo sklepów”;
- Synagogałna, Tylna – „uliczki wąskie, ciasne, bez podwórz, nienajczystrze mają powietrze; przy Synagogałnej jest Bóżnica”;
- Szeroka – „bazarem miasta można by ją nazwać, też szkoła żydowska”;
- Kolegialna – „ma 2 najważniejsze hotele”;
- Grodzka – „z najbogatszymi sklepami, łącznik między Starym Rynkiem, głównym, a Kanonicznym”;
- Jezuicka – „wąska, wygodna dla młodzieży”;
- Piekarska – „ma prawie wszystkie spichrze zbożowe”;
- Tumska – „prawie cała parkany po bokach mająca”;
- Więzienna – „najdłuższa, zaledwie w połowie wybrukowana, obecnie buduje się przy niej urząd pocztowy i jatki”;
- Królewiecka – „niebrukowana, dopiero od lat kilku wznosząca się”;

⁷² Tamże, k. 16.

- Warszawska – „przechodzi między ogrodami spacerowymi i ze swego położenia jest najgłówniejsza”;
- Dominikańska – „w połowie ogrodu spacerowego dotykająca”;
- Misjonarska – „przy której szpital Św. Aleksieja”;
- Płońska – „całkiem niebrukowana, zwrócenia uwagi wymagająca”;
- Mostowa – „przy niej Magazyn Solny”;
- Nadwiślańska – „jest przystanią dla statków”;
- Parowa – „właściwie przedmieściem nazywać wypadałoby, leży ze strony zachodniej 1 1/2 wiorsty od okopów oddalona”;
- Aleje – „stanowiące piękny, cienisty spacer wokoło z wielką starannością niedgdy obsadzone, ze względu na dogodność, ozdobę miasta wymagające”⁷³.

Według autora nie zachodziła potrzeba brukowania ulicy Parowej (zbyt oddległa) i Alej: „wokoło otaczające służą do spacerów, wypadałoby tylko trawniki do odpowiedniego stanu doprowadzić”. Jako ważne zadanie na przyszłość widział „poprawienie bruków na ulicach i bulwarach oraz wybrukowanie pozostałych”⁷⁴.

W związku z wprowadzeniem 1 stycznia 1867 r. języka rosyjskiego jako urzędowego wymienione ulice i place w zasadzie nie zmieniły swoich nazw, choć zapisywano je alfabetem rosyjskim (cyrylicą). Natomiast nowo utworzony skwer na Rynku Kanonicznym nazwano Michajłowskim, plac targowy przy ulicy Królewieckiej – Konstantynowskim (lub Nowym Rynkiem), a krótką ulicę między Warszawską i Kolegialną, przy skwerze Floriańskim – Aleksandryjską. Ulica Więzienna została przetłumaczona i funkcjonowała jako Tjuremnaja. Podobnie było z ulicą Spichrzową, przetłumaczoną na Ambarnaja.

Płockie ulice w latach 70. i 80. XIX w. – zmiany w zabudowie miasta

Jedną z pierwszych ważnych zmian w zabudowie Płocka było postanowienie Płockiego Rządu Gubernialnego z 9 lipca 1870 r. o zamknięciu starego cmentarza katolickiego przy ul. Dobrzyńskiej jako nieodpowiadającego aktualnej wówczas zasadzie pochówków i wyznaczeniu terenu za wałem miejskim o powierzchni 7 morgów 25 prętów⁷⁵. W tym celu prezydent Jan Jachimowicz miał się skontaktować z Dozorem Kościelnym⁷⁶. Plan utworzenia nowego cmentarza powstał już w latach 50., o czym świadczą plany cmentarza sporządzone przez Stefana Lindę w roku 1855, rysunek bramy cmentarza, kosztorys domu grabarza oraz kosztorys obramowania sporządzony przez budowniczego Miklaszewskiego w roku 1856. W 1870 r. sprawą utworzenia nowego cmentarza zajął się architekt gubernialny

⁷³ Tamże, sygn. 625, k. 37–39.

⁷⁴ Tamże, k. 39.

⁷⁵ APP, AMP, sygn. 10231, k. 1.

⁷⁶ Jan Jachimowicz – prezydent miasta Płocka w latach 1868–1872, K. Grochowska-Iwańska, A. Wojciechowska, dz. cyt., s. 33–35.

Józef Górski, we współpracy z Dozorem Kościelnym. Ustalono listę płatników składki na urządzenie cmentarza. Ukaz Rządu Gubernialnego z 3 lutego 1877 r. dawał miastu jeszcze jeden rok na ostateczne zamknięcie starego cmentarza. Ogółem na ten cel (dom dla służby cmentarnej, ogrodzenie murowane, roboty ziemne itd.) przeznaczono 5502,73 rb. Bramę do cmentarza za 260 rb. wykonała firma Rudzkiego w Warszawie⁷⁷.

Do nowego cmentarza potrzebne były drogi. Jedną z nich była droga szosowa od Rogatek Dobrzyńskich i dalej koło nowego cmentarza budowana w latach 1875–1877. Plan i kosztorys drogi sporządził architekt miasta Józef Gosławski. Koszt budowy wynosił ponad 2300 rb., długość drogi to 200 sążni. Jednocześnie zdecydowano się na położenie rury cementowej i połączenie z kanałem przy kuźni Okuińskiego. Drogę budowali Abram Gołda i Hersz Zysman. Oddano ją w sierpniu 1877 r.⁷⁸ Druga, również szosowa, powstała w roku 1876, prowadziła od Rogatek Bielskich do połączenia z budującą się szosą koło nowego cmentarza⁷⁹. Drogę tę również budowali Abram Gołda i Hersz Zysman. Dokumenty przygotował także Józef Gosławski.

Stary cmentarz żydowski (między ulicami Więzienną i Królewiecką) również został zamknięty, nowy został urządzony za miastem. Do nowego cmentarza (kierkutu) także potrzebna była droga. W tym celu odtworzono w 1884 r. drogę do Rogatek Bielskich w kierunku północno-wschodnim⁸⁰.

Przeniesienie handlu ze Starego Rynku na nowy plac targowy przy ul. Królewieckiej

Wizytówką miasta gubernialnego nie mógł być Stary Rynek ze straganami i wozami, gdzie odbywały się targi i jarmarki, dlatego władze miasta za zgodą władz gubernialnych zdecydowały o przeprowadzeniu handlu ze Starego Rynku i utworzenia na nim skweru. Decyzja zapadła w 1872 r.⁸¹ Handel natomiast miał się odbywać na zupełnie nowym placu, specjalnie do tego utworzonym, z budynkiem zwanym Bazarem, domem gospodarczym i ustępami. Plac miał nosić urzędową nazwę Placu Konstantynowskiego lub potocznie miał się nazywać *Nowy Rynek*. Zanim cel ten został osiągnięty, przejściowo do handlu artykułami spożywczymi wyznaczono teren przy jatkach mięsnych, na rogu ul. Tumskiej i Więziennej. Miejsca do sprzedaży owoców wybrukował Stanisław Górnicki, za co wypłacono mu 820 rb.⁸² Dla handlu bydłęcego również wyznaczono nowy teren. W tym celu kupiono od Walentyny Słupskiej część nieruchomości nr 209 u zbiegu ul. Dominikańskiej i Królewieckiej⁸³.

⁷⁷ APP, AMP, sygn. 10231, k. 4–6, 9–12; 10662, k. 1–2.

⁷⁸ Tamże, sygn. 10670, k. 1, 45.

⁷⁹ Tamże, sygn. 10806.

⁸⁰ Tamże, sygn. 11766.

⁸¹ Tamże, sygn. 10313, k. 1.

⁸² Tamże, sygn. 11209.

⁸³ Tamże, sygn. 11076.

W tym czasie pertraktowano z właścicielami nieruchomości przy ul. Królewieckiej (spadkobiercy Wojciecha Maliszewskiego, Pulcheria Fariaszewska, Grabecy, L. Cybulski, Kwasiborscy, Wińscy, Ludwik Dąbrowski). Musiały być notarialne zgody na odstąpienie części nieruchomości na rzecz miasta pod nowy plac targowy. Sprawy te prowadził notariusz Stanisław Pyrowicz⁸⁴.

Urządzanie nowego placu targowego trwało długo. Zajmowało się nim kilku prezydentów (J. Jachimowicz, J. Widuliński, R. Szatrzycki), kilku architektów miasta i wielu wykonawców. Pierwsze rysunki, projekty i kosztorysy wykonywał Konrad Bałaziński. Po jego śmierci ponowny kosztorys i 8 plansz sporządził Aleksander Szmidecki, a pracami wykończeniowymi (chodniki, rynsztoki itd.) zajmował się Józef Pętkowski. Główni wykonawcy tego przedsięwzięcia to Hersz Torner i Herman Dawid Płonskie. Wykonawcami robót asfaltowych i betonowych byli Tobiasz Fiszman i Dawid Pokrzywa. Cała inwestycja kosztowała 22 621 rb. Budynek bazaru w kształcie podkowy miał numer 508 i stał na nieruchomości Franciszka Dzierżanowskiego⁸⁵. Bazar zaczął funkcjonować 1 stycznia 1887 r.⁸⁶

I etap modernizacji miasta. Lata 70. asfaltowanie chodników (trotuarów)

Początkiem dużych zmian na płockich ulicach był rok 1868, kiedy prezydentem Płocka został Jan Jachimowicz, a gubernatorem był Michaił Jegorowicz Wrangel. On to w maju 1868 r. w piśmie do prezydenta zwrócił uwagę, że należy poprawić wizerunek miasta, a konkretnie zabrukować ulice, położyć asfalt na trotuarach i dokonać pewnych zmian w zabudowie miasta. Gros realizacji propozycji zarówno barona M. Wrangla i jego następców na tym stanowisku, zwłaszcza hr. Siergieja Tołstoja, przypadł na lata 70. i 80., gdy prezydentami Płocka byli Józef Widuliński, a następnie Rajmund Szatrzycki. Wprawdzie od 1887 r. stanowisko prezydenta Płocka sprawowało kilku Rosjan, ale prace już rozpoczęte lub wprowadzone do budżetu (jak kanalizacja czy wodociąg) musiały być kontynuowane. Była w tym zasługa ratmanów: Tymoteusza Waśniewskiego, Kazimierza Makowskiego, Michała Nadratowskiego, Henryka Lenczewskiego⁸⁷ oraz architektów miasta: Józefa Gosławskiego, Konrada Bałazińskiego, Aleksandra Szmideckiego, Józefa Pstkowskiego, którym pomagali inżynierowie i architekci gubernialni, tacy jak: Stanisław Oraczewski, Józef Górski, oraz powiatowi, jak Ludomir Kamieński. W tym, że mimo niesprzyjających warunków politycznych udało się jednak wiele zrobić w dziele urzędników i modernizacji miasta, zasługa samych mieszkańców,

⁸⁴ Tamże, sygn. 10313, k. 18.

⁸⁵ APP, AMP, sygn. 21258, 12562 z planem sytuacyjnym Bazaru.

⁸⁶ Tamże, sygn. 11649 (plany, rysunki).

⁸⁷ K. Grochowska-Iwańska, A. Wojciechowska, dz. cyt., s. 33–35; E. Piórkowska, *Rosjanie w Płocku*, [w:] *Dzieje Płocka*, t. 2, Płock 2007, s. 344; M. Wrangel był gubernatorem płockim w latach 1866–1872; K. Grochowska-Iwańska, cykl artykułów w „Sygnałach Płockich” z lat 2009–2010, *Władze gubernialne miasta Płocka*.

właściciele nieruchomości, którzy partycypowali w kosztach wielu miejskich inwestycji. Bywało i tak, że sami zwracali się do władz miasta lub guberni z wnioskami dotyczącymi dróg, kanalizacji, wodociągu, chodników, bruków, a nawet nowych ulic.

Nie można tu pominąć geometrów, którzy sporządzali plan zabudowy, uczestniczyli też w przebudowie miasta, w regulowaniu granic nieruchomości, wytyczali plany na przyszłość, jak W. Bajer, J. Chudzyński, K., Staszewski.

Rok 1868 był początkiem urządzania w Płocku trotuarów (chodników) przez asfaltowanie⁸⁸. Chodnik przed każdą nieruchomością szerokości dwóch sążni to realizacja postanowienia b. Namiestnika Królestwa Polskiego z 20 września 1820 r.⁸⁹ Pomocą w wykonaniu tego zadania okazała się współpraca Magistratu z Wydziałem Budowniczym Płockiego Rządu Gubernialnego, zwłaszcza z inżynierem gubernialnym Stanisławem Oraczewskim. Wspólnie ustalono, że chodniki i przejścia będą wykonane z asfaltu. Zważywszy, że nie wszystkich właścicieli nieruchomości było na to stać, Bank Polski, za zgodą Komitetu Urządzającego, przyznał na ten cel 4000 rb. jako kapitał na pożyczki. Pożyczki były 5% na 5 lat⁹⁰. Urządzanie chodników trwało do 1877 r. Przed nieruchomościami prywatnymi wylano asfalt o powierzchni 72 741 sążni⁹¹, a przed budynkami Kasy Miejskiej 13 205 sążni⁹², łącznie było to prawie 100 tysięcy sążni⁹³, co w linii prostej dawałoby 8 wiorst i 384,84 sążnia. Asfaltowanie wykonywała warszawska firma Gąsiorowski, Ćwierczakiewicz i Sp., a Albert Wagner z Robertem Blumbergiem przyjęli na siebie 10-letnią gwarancję za trwałość i naprawę chodników. Po tym terminie naprawy szkód miały się odbywać na koszt właścicieli domów, przy czym najbardziej poszkodowani okazywali się właściciele na rogach ulic i przejść. Ponieważ chodniki i przejście służyły wszystkim, nie tylko właścicielom konkretnych domów, postanowiono kosztami napraw obciążyć wszystkich właścicieli, co było zgodne z rozporządzeniem b. Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego z 1839 r.⁹⁴

Po kilku latach (w poł. lat 70.) okazało się, że w wielu miejscach asfalt zniszczył się i trzeba go było naprawić. Firma Gąsiorowski, Ćwierczakiewicz już nie istniała i swoje prawa odstąpiła inż. Spornemu, który przybył do Płocka i na miejscu ustalił, kto, w jakim miejscu będzie naprawiał chodniki. Część uszkodzonych chodników naprawiała firma Alberta Wagnera Fabryka WYROBÓW Cementowych w Płocku Przedsiębiorstwo Asfaltowe. Inne miejsca określane przez inż. Oraczewskiego naprawiał inż. Sporny, a przed budynkiem Płockiego Rządu

⁸⁸ APP, AMP, sygn. 10100.

⁸⁹ Tamże, sygn. 20780, k. 11.

⁹⁰ Tamże, k. 63.

⁹¹ Tamże, k. 15.

⁹² Tamże, k. 17.

⁹³ Tamże, k. 18.

⁹⁴ Tamże, k. 22.

Gubernialnego przybyły z Prus Ticzman⁹⁵. Prace nadzorował inż. gubernialny Stanisław Oraczewski.

Firma Wagnera w 1883 r. urządziła chodniki przy budynku Płockiej Izby Skarbowej, Płockiego Sądu Okręgowego i przy skwerze Michajłowskim. Plan sytuacyjny tej części Płocka sporządził architekt miasta, Konrad Bałaziński. Albert Wagner otrzymał 876,69 rb.⁹⁶

W latach 1875–1878 w dalszym ciągu urządzano chodniki i przejścia przez wylewanie asfaltu⁹⁷.

W latach 1885–1886 wyasfaltowano plac wokół cerkwi prawosławnej⁹⁸. Temat asfaltowania i naprawiania chodników powracał jak bumerang w następnych latach. Tak zwanymi miejscami wrażliwymi były skrzyżowania ulic, place, przejścia często uczęszczane. Należały do nich: Stary Rynek, skwer Michajłowski, okolice składu solnego, fragment pl. Poreformackiego itd.

W latach 90. trotuary płockie wymagały dużych zabiegów. Naprawieniem ich zajmował się Abram Fiszman, Samuel Raciążer (ul. Tumską i Mostową) oraz Adolf Hirsberg. Kosztorysy i plany sytuacyjne tych części Płocka sporządził architekt miasta Józef Pętkowski. Poprawiono wówczas 270,26 futów⁹⁹.

W pierwszych latach XX w. w Płocku również urządzano i naprawiano asfaltowe chodniki i przejścia, ale zaczęto też układać chodniki ze specjalnych płyt cementowych, które produkował zakład przy Więzieniu z kostek granitowych, które były znacznie droższe, lecz o wiele trwalsze¹⁰⁰. Dość wcześnie, bo już w latach 80. zaczęto także poszerzać chodniki na niektórych ulicach: Warszawskiej, następnie Tumskiej, Teatralnej¹⁰¹.

Rynsztoki, rowy kanalizacyjne, mostki

Ważnym elementem XIX-wiecznych płockich ulic były rynsztoki lub rowy kanalizacyjne. Były one na tyle szerokie i głębokie, że trzeba było przerzucać nad nimi mostki, pozwalające wejść lub wjechać na posesję. Rynsztoki były budowane tak, aby miały spadek do odprowadzenia dalej wody deszczowej i tego, co się do nich wlewało. Zawartość rynsztoków spływała lub była odprowadzana do kanałów, przeważnie odkrytych do tych położonych niżej, które kończyły się w Wiśle. W drugiej połowie XIX w. sytuacja powoli zaczęła się zmieniać, gdyż za-

⁹⁵ Tamże, sygn. 10500.

⁹⁶ APP, Płocka Izba Skarbowa (dalej: PIS), sygn. 1030, k. 4. Plan sytuacyjny urządzanych chodników asfaltowych.

⁹⁷ APP, AMP, sygn. 10500, k. 16, 21, 35.

⁹⁸ Tamże, sygn. 11877, Budowa i wyasfaltowanie placu przed cerkwią oraz poszerzenie chodnika na ul. Warszawskiej.

⁹⁹ Tamże, sygn. 12553. Poprawianie chodników asfaltowych, k. 2; prywatni właściciele naprawiali chodniki na własny koszt, wykaz właścicieli k. 41–42 i 95.

¹⁰⁰ Tamże, sygn. 14675, Budowa i remont w Płocku asfaltowych chodników i przejść; sygn. 14802. Budowa nowego chodnika przed nieruchomością „Czarny Dwór” od strony ul. Szerokiej.

¹⁰¹ Tamże, sygn. 14848. Budowa przejść z płyt granitowych w poprzek niektórych ulic miasta.

nieczyszczone rynsztoki i rowy kanalizacyjne nie tylko zatrwały powietrze, ale były rozsadnikiem różnych chorób. Lekarze bili na alarm, goście przyjeżdżający do Płocka również o tym pisali¹⁰². Władzom miasta problem ten także był znany. Oczyszczanie miasta było stałą pozycją w jego budżecie. Same rynsztoki również ulegały zmianie. Ich dno i boki cementowano lub brukowano albo kładziono rurę cementową i rów zasypywano. Zanim to nastąpiło, stosowano środki doraźne: rynsztoki i rowy remontowano. Podobnie działo się z mostkami, które naprawiano lub zmieniano na cementowe lub żeliwne. Że problem ten nie był obojętny władzom miasta, świadczy liczba tytułów spraw w aktach miasta Płocka:

- Rok 1870 – Przebudowa mostków w Płocku. Na ulicy Bielskiej budowane są rowy kanalizacyjne oraz założona jest rura pod ziemią¹⁰³.
- Rok 1872–1873 – Zainstalowanie rury odprowadzającej wodę i budowa rynsztoków od ul. Mostowej przez skarpe na wzgórzu Tumskim¹⁰⁴. Również w tym czasie, gdy brukowana była część ul. Więziennej, nad rynsztokiem budowany był mostek¹⁰⁵.
- Rok 1875 – Remont bruku niektórych ulic i rynsztoków w Płocku przez wykonawcę Zysmana¹⁰⁶.
- Lata 1875–1878 – Budowa asfaltowych przejść z poprzecznymi mostkami i remont rynsztoków w Płocku¹⁰⁷.
- Rok 1877 – Budowa drewnianych mostków w poprzek ulic nad rynsztokami¹⁰⁸.
- Lata 1879–1880 – Budowanie i naprawianie miejskich mostków, kanałów i rynsztoków¹⁰⁹. Budowanie cementowych rynsztoków na ul. Tumskiej¹¹⁰.
- Lata 1880–1881 – Budowa drewnianego mostku w poprzek ul. Szerokiej, obok domu Barańskiego¹¹¹.
- Rok 1882 – Budowanie cementowych mostków w Płocku¹¹².
- Lata 1883–1885 – Przebudowa zrujnowanych rynsztoków w dzielnicy żydowskiej¹¹³.

¹⁰² Lekarz W. Tyrchowski pisał: – Czystość powietrza mogłaby być większa, że położenie miasta górzyste, ze spadkiem do Wisły, ułatwia spływ wszelkich nieczystości, *O epidemiach cholerycznych w Płocku*, Warszawa 1860, s. 7. Cyt. za P. Gryszpanowicz, dz. cyt., s. 139. Bolesław Prus, *Wislą do Płocka*, dz. cyt.

¹⁰³ APP, AMP, sygn. 10229, 10311 Budowa rynsztoków oraz założenie pod ziemią rury na ul. Bielskiej w Płocku.

¹⁰⁴ Tamże, sygn. 10520.

¹⁰⁵ Tamże, sygn. 10327.

¹⁰⁶ Tamże, sygn. 10473. Remont bruku niektórych ulic i rynsztoków oraz budowa nowych rynsztoków przez wykonawcę Zysmana.

¹⁰⁷ Tamże, sygn. 10573.

¹⁰⁸ Tamże, sygn. 10899.

¹⁰⁹ Tamże, sygn. 11071, Budowa i remonty miejskich mostów, kanałów, rynsztoków.

¹¹⁰ Tamże, sygn. 11120, Budowa cementowych rynsztoków na ul. Tumskiej w 1880 r.

¹¹¹ Tamże, sygn. 11208.

¹¹² Tamże, sygn. 11440.

¹¹³ Tamże, sygn. 11656. Przebudowa objęła ul. Szeroką, Jerozolimską, Synagogalną. Kosztorys obliczony był na ponad 529 rb.

- Lata 1892–1914 – Budowa kanałów ściekowych i likwidacja odkrytych rynsztoków¹¹⁴.
- Rok 1883 – Budowa brukowanego kanału wzdłuż koszar pod domkiem na Rogatkach Warszawskich¹¹⁵.
- Lata 1893–1895 – Budowa dna cementowego w części rynsztoków między ulicami: Kolegialną a końcem Bulwaru Warszawskiego¹¹⁶.
- Rok 1901 – Zezwolenie Ch. Ejzenbergowi na budowę mostku nad rynsztokiem miejskim w Alejach¹¹⁷.
- Lata 1902–1903 – Urządzenie rynsztoku obok koszar dragonów¹¹⁸.
- Rok 1905 – Wykonanie tytułu wykonawczego w budowie mostku do przechodzenia przez Zyskinda Fabiana¹¹⁹.
- Lata 1909–1910 – budowa studzienki rewizyjnej i studzienek odpływowych oraz likwidacja dwóch mostów podłużnych i czterech poprzecznych na rynsztokach¹²⁰.

Czasami oprócz mostków w poprzek rynsztoków urządzano barierki wzdłuż rynsztoków na skraju skarpy¹²¹.

Naprawienie mostków, kanałów i rowów odbywało się wielokrotnie¹²². Sporadycznie dokonywano zamiany mostków drewnianych na cementowe lub żeliwne. Wykonawcą był Albert Wagner¹²³.

Wraz z budową kanałów ściekowych pod ziemię likwidowano odkryte rowy, najczęściej zasypując je, co było korzyścią dla mieszkańców, gdyż dawało możliwość poszerzenia chodników, a przede wszystkim pozbycia się fetoru¹²⁴.

Jezdnie. Bruki. Naprawy

Płockie jezdnie w XIX w. to jezdnie gruntowe, szosowe i brukowe – przede wszystkim Aleje otaczające miasto i droga III rzędu na cmentarz prawosławny oraz nowe drogi prowadzące na nowy cmentarz katolicki.

Bruk z kamieni układano na ulicach Płocka w I połowie XIX w., co podkreślał autor *Opisu Topograficznego Płocka z 1859 r.* Dokończenie brukowania było według niego sprawą pierwszorzędną¹²⁵.

¹¹⁴ Tamże, sygn. 12459, 12460.

¹¹⁵ Tamże, sygn. 12754.

¹¹⁶ Tamże, sygn. 12778.

¹¹⁷ Tamże, sygn. 13689.

¹¹⁸ Tamże, sygn. 13884.

¹¹⁹ Tamże, sygn. 14161.

¹²⁰ Tamże, sygn. 14616.

¹²¹ Tamże, sygn. 12777.

¹²² Tamże, sygn. 11498, 11726, 11636.

¹²³ Tamże, sygn. 11640.

¹²⁴ Tamże, sygn. 12460.

¹²⁵ Tamże, sygn. 625, k. 78 v.

W pierwszej kolejności przystąpiono do wybrukowania ul. Królewieckiej, o którą zabiegał autor *Opisu*. Brukowanie odbywało się odcinkami, według planu, projektu i kosztorysu sporządzonego przez inżyniera gubernialnego Stanisława Oraczewskiego na polecenie gubernatora M. Wrangla¹²⁶. Najpierw więc przeprowadzono prace niwelacyjne. Odcinek ul. Królewieckiej od ul. Tumskiej do ul. Bielskiej został podzielony na 3 części. Prezydent J. Jachimowicz zaprosił właścicieli nieruchomości położnych na tym odcinku, by uzyskać ich zgodę na partycypację w pracach (Fariaszewski, Frankenberg, Przytułski, Kessel, S. Kenigsberg, A. Kowalski). Właściciele zobowiązali się przygotować potrzebny kamień. Samuel Neumark wziął zamówienie z przetargu na 1572 rb. Jedną z części wybrukował Albert Wagner za 839 rb.¹²⁷ W latach 1872–1874 splantowano i częściowo wybrukowano ul. Więzienną¹²⁸.

Ze sprawozdania dotyczącego prac przeprowadzonych na ulicach Płocka w latach 1873–1878 wynika, że rzeczywiście brukowanie i przebrukowywanie oraz naprawy bruku były sprawami priorytetowymi¹²⁹.

Ponieważ brukowano nie tylko jezdnie, ale także rowy kanalizacyjne, rynsztoki oraz chodniki, prace naprawcze obejmowały je również:

1) w roku 1873:

- splantowano i wybrukowano część ul. Więziennej;
- przebrukowano zjazd do Wisły powyżej mostu;
- przebrukowano kanał ściekowy przy ul. Mostowej;

2) w roku 1874:

- przebrukowano rowy kanalizacyjne;
- przebrukowano część Rynku Kanonicznego;
- przebrukowano część ul. Dominikańskiej, Kolegialnej, Bielskiej, Misjonarskiej;

3) w roku 1875:

- przebrukowano niektóre ulice i kanały oraz urządzano nowe;
- przebrukowano ul. Gimnazjalną i plac dla handlu zwierzętami za ponad 1200 rb.;
- brukowano, przebrukowywano i plantowano niektóre ulice, koszt robót to 2234 rb.;

4) w roku 1877:

- urządzano drogi szosowe z brukowaniem chodnika w kierunku Alei od Rogatek Dobrzyńskich do nowego Cmentarz Katolickiego (200 sążni);

5) w roku 1878:

- urządcono i brukowano nowy plac targowy między ul. Królewiecką i Alejami;
- poprawiono i przebrukowano jezdnie na niektórych ulicach¹³⁰.

¹²⁶ Tamże, sygn. 10121, k. 74–75. Plan brukowanej części ul. Królewieckiej, St. Oraczewski 1869 r.

¹²⁷ Tamże.

¹²⁸ Tamże, sygn. 10327.

¹²⁹ Tamże, sygn. 21441. Prace na rzecz miasta finansowane przez Płocką Kasę Miejską; także sygn. 11224.

¹³⁰ Tamże.

W roku 1880 powzięto uchwałę m.in. o wybrukowaniu ostatnich odcinków ulic: Warszawskiej do pl. Floriańskiego, Tumskiej od Odwachu do Więziennej oraz części ul. Kolegialnej.

Na bruki ulic: Ostatniej, Warszawskiej, Kolegialnej, Tumskiej i Dominikańskiej przeznaczono 6398 rb.¹³¹ Ponadto postanowiono na nowo wybrukować pl. Poreformacki, do ul. Bielskiej (od skrzyżowania z Królewiecką do Rogatek)¹³².

W latach 80. XIX w. dominowały na ulicach Płocka prace związane m.in. z naprawą chodników asfaltowych, poszerzaniem chodników, urządzaniem bulwaru nad Wisłą, remontem schodów od przystani do ul. Mostowej. Ale już w połowie lat 80. znów przystąpiono do przebrukowania i naprawy jezdni na niektórych ulicach miasta. Prace objęły ulice: Dobrzyńską, Misjonarską, Tumską. W związku z położeniem rur cementowych na ul. Tumskiej (przetarg na wykonawstwo wygrał Beniamin Golde) przeprowadzone zostały również inne prace, mianowicie chodniki asfaltowe po obu stronach ulicy poszerzono o 2 sążnie, które uzyskano na skutek zasypania odkrytych ścieków. Sam chodnik również zmieniono. Użyto w tym celu rozłupanych na płyty kamieni¹³³.

Remontowano odcinki w uszkodzonych miejscach zgodnie z sugestiami gubernatora Tołstoja¹³⁴. W 1892 r. komisja w składzie: członkowie Magistratu, policmajster, inspektor medyczny, architekt miasta, dokonując okresowego przeglądu miasta pod względem budowlanym i sanitarnym, zwróciła uwagę na ul. Błonie¹³⁵. Architekt miasta Józef Pętkowski w sporządzonym protokole napisał, że ulica ta nie ma odpowiedniego wyglądu, ścieki nie odpływają, w ogóle „pozostawia wiele do życzenia”¹³⁶. Inspektor medyczny W. Zinowicz uznał, że ze względów sanitarnych należy ulicę Błonie poszerzyć, urządzić chodnik i rynsztoki, osuszyć błoto, wyrównać, utwardzić, wybrukować i postawić kilka latarni¹³⁷. J. Pętkowski sporządził kosztorys uporządkowania ulicy i przedstawił projekt jej uregulowania¹³⁸.

Pod koniec lat 90. znowu pilną sprawą stały się jezdnie, gdyż okazało się, że ich stan jest zły, zwłaszcza na ulicach: Tumskiej, Szerokiej, Więziennej i Kolegialnej. Z uchwały Magistratu wynikało, że koszt naprawy jezdni obliczony był na 5000 rb.¹³⁹ Z korespondencji Magistratu Płocka ze Spółką Akcyjną „Wolta” wiadomo, że ulice były wybrukowane kamieniem na przestrzeni 52,193 sążnia, a w ogóle długość wybrukowanych ulic wynosiła 53,149 sążni¹⁴⁰.

¹³¹ Tamże, sygn. 11224, k. 26.

¹³² Tamże, k. 27.

¹³³ Tamże, sygn. 11792, 11904.

¹³⁴ Tamże, sygn. 11794, 11787.

¹³⁵ Tamże, sygn. 12478.

¹³⁶ Tamże, k. 1.

¹³⁷ Tamże, k. 2.

¹³⁸ Tamże, k. 5.

¹³⁹ Tamże, sygn. 13215.

¹⁴⁰ Tamże, sygn. 13370, k. 141, 221.

W pierwszych latach XX w., kiedy na drogach zaczęły pojawiać się pierwsze automobile, znów zwrócono uwagę na jezdnie. Komunikacji, a samochodowej szczególnie, zawsze przeszkadzają wyrwy, jamy, wystające kamienie, błoto itp. Dlatego co jakiś czas dokonywano napraw, wypełnień, przebrukowań. Na jakość jezdni i dróg ma wpływ wiele czynników: warunki atmosferyczne, jakość użytych materiałów, solidność wykonania, użytkowanie, przeprowadzane inne prace (np. wodociągowo-kanalizacyjne) itd.

Temat jezdni znów stał się jednym z najważniejszych dla powołanego w 1903 r. prezydenta Alfonsa Skrobońskiego oraz pełniącego obowiązki budowniczego miasta od roku 1902 Antoniego Wysockiego. Prezydent polecił mu przygotowanie planów, kosztorysów, projektów dotyczących przebrukowania jezdni oraz naprawy chodników na tych ulicach, które takich napraw wymagały. Były to ulice: Piekarska, Aleksandryjska, Mostowa, Kolegialna, Tumską, Warszawską, Dominikańską. Antoni Wysocki w 1903 r. sporządził plan Płocka w skali 1:4200, na którym kolorem granatowym zostały zaznaczone ulice już wybrukowane oraz kolorem czerwonym ulice planowane do wybrukowania¹⁴¹. Płocki Rząd Gubernialny zatwierdził na ten cel kwotę 10 243,73 rb. Kancelaria Warszawskiego Generał-Gubernatora wyraziła zgodę na zaciągnięcie przez Magistrat kredytu w kwocie 8243,38 1/2 rb.¹⁴² Do przebudowy i remontów zaangażowani byli przedsiębiorcy płoccy: Samuel Raciążer, Beniamin Golde oraz firma Kuksz i Litke Biuro Techniczne w Warszawie. Firma ta dostarczyła 6040 sztuk kostek granitowych za pośrednictwem szkipera Bieńkowskiego i wystawiła Magistratowi Płocka rachunek na 1812 rb.¹⁴³ Szmul Raciążer, prowadzący Przedsiębiorstwo Robót Budowlanych i in., wykonał prace i dostarczył materiały za 5000 rb. (w tym ociosany kamień). Jednym z brukarzy, którzy przebrukowali wówczas okolice katedry i ul. Mostową, był Jakub Burzyński, ojciec słynnej płocczanki Miry Zimińskiej-Sygietyńskiej z domu Burzyńskiej¹⁴⁴.

Remont jezdni na niektórych ulicach Płocka kontynuowany był w latach 1904–1907. Głównym wykonawcą był wówczas Abram Fiszman. Prowadzone wtedy prace miały charakter kompleksowy, ponieważ naprawiano nie tylko jezdnie, ale także chodniki i rynsztoki oraz krawężniki. Sytuacja była wówczas szczególnie, gdyż w maju 1904 r. z lewej strony ul. Dobrzyńskiej oberwała się część skarpy. Podobnie było na Królewieckiej¹⁴⁵. Prace objęły wtedy następujące ulice: Tumską, część Warszawskiej, Kolegialną, Gimnazjalną, Bielską, róg Więziennej i Misjonarskiej, Mostową (jedyną łączącą miasto z przystanią)¹⁴⁶. Prace obliczone były na ponad 8000 rb.

¹⁴¹ Tamże, sygn. 13838, k. 76.

¹⁴² Tamże, k. 20.

¹⁴³ Tamże, k. 13.

¹⁴⁴ Tamże, sygn. 14082, 14220, k. 71–72, 76, 78, 101.

¹⁴⁵ Tamże, sygn. 14048, k. 2.

¹⁴⁶ Tamże, k. 12, 14.

Abram Fiszman naprawiał również uszkodzenia w jezdniach niektórych ulic w latach 1906–1908, głównie na ul. Szerokiej w kierunku Tumskiej, na Tumskiej, Dobrzyńskiej, Więziennej, Nowej. Koszt napraw wyniósł 1438 rb. Wykonano wówczas przebrukowania ul. Gimnazjalnej oraz przebudowano schody do ul. Mostowej. Na odrębnym planie wyznaczono miejsca do naprawienia przy nieruchomościach ich właścicieli¹⁴⁷.

Remonty jezdni na niektórych ulicach były prowadzone również w latach 1907–1913, głównie na ul. Bielskiej, Mostowej, Kolegialnej, Misjonarskiej przed Teatrem, na nabrzeżu, zwłaszcza po wylewie rzeki¹⁴⁸. I znów głównym wykonawcą był Abram Fiszman. Kwota napraw wyniosła 2362 rb. W związku z licznymi uszkodzeniami asfaltu Magistrat proponował architektowi zastosowanie kostki granitowej¹⁴⁹. Koszt naprawy nabrzeża został obliczony na ponad 2700 rb.¹⁵⁰ Być może eksperymentem była budowa nowej jezdni asfaltowej przed budynkiem Płockiego Rządu Gubernialnego¹⁵¹, która w następnych latach zaczęła się rozszerzać.

Wart odnotowania jest również fakt nabycia i umocowania 200 nowych tablic z nazwami ulic w 1913 r. Tablice wykonała Firma Jubilersko-Grawernicza B. Rubina z Płocka (wcześniej, w roku 1874 nabyto 71 tablic)¹⁵².

Bogaty był projekt, częściowo już realizowany, prac modernizacyjnych płockich ulic na rok 1914. Ostatnia uchwała podjęta wspólnie z Komitetem Obywatelskim 30 sierpnia (tzn. już w czasie wojny) dotyczyła m.in.:

- podziemnego kanału ściekowego od ul. Bielskiej przez część Szerokiej do studni retencyjnej przy Czarnym Dworze;
- budowy 14 studzien odbierających;
- zastosowania płyt cementowych i kostki granitowej na chodnikach i przejściach;
- kontynuowania napraw jezdni;
- przebrukowania ul. Płońskiej;
- remontu Alei począwszy od Rogatek Dobrzyńskich do połączenia z ul. Warszawską itd.

Koszt realizacji wszystkich prac miał wynieść ponad 27 000 rb. Rząd Gubernialny odniósł się sceptycznie do wymienionej uchwały, zlecił realizować tylko te prace, które miały przynieść dochód. Tak skończył się etap modernizacji płockich ulic w trudnych warunkach politycznych w latach 1868–1914 w celu ich urządzenia, ulepszenia i uzdrowienia powietrza w mieście, na miarę potrzeb wykorzystując lokalne możliwości i wykonawców.

¹⁴⁷ Tamże, sygn. 14220, k. 4–5, 9, 88. Plany z oznaczonymi miejscami do naprawienia, k. 113–114.

¹⁴⁸ Tamże, sygn. 14388, k. 187–198. Akt o stanie jezdni z 1908 r. w projektach.

¹⁴⁹ Tamże, k. 64.

¹⁵⁰ Tamże, k. 213–228.

¹⁵¹ APP, AMP, sygn. 14849.

¹⁵² Tamże, sygn. 14882 (stare tablice, sygn. 10420).

Kanalizacja miasta

Rozwijający się liczebnie i gospodarczo Płock do dalszego rozwoju musiał uporać się z problemem cywilizowanego odprowadzania ścieków przez schowanie pod ziemię rur kanalizacyjnych. Było to prawdziwe wyzwanie dla władz miasta, które według *Opisu topograficznego Płocka z roku 1859* miało jeden kanał podziemny, przy Odwachu¹⁵³. W 1867 r. rurę tę trzeba było naprawić. Naprawę nadzorował inż. gubernialny Stanisław Oraczewski. Reparacja rury, mostka i kanału kosztowała 143 rb.¹⁵⁴

Kanalizacja Płocka trwała długo, niemal do 1914 r., i przebiegała doraźnie, odcinkami, ponieważ miasto nie posiadało ogólnego planu jej przeprowadzenia. Chronologicznie kanalizacja odbywała się następująco:

- W roku 1872 założono pod ziemię rury na ul. Bielskiej¹⁵⁵. W tym samym roku firma Alberta Wagnera zaczęła instalować rury odprowadzające wodę deszczową na odcinku od ul. Mostowej przez skarpe, do podnóża Góry Tumskiej¹⁵⁶.
- W latach 1875–1877 zakładano podziemne rury cementowe odprowadzające wodę deszczową z terenów przylegających do Starego Rynku, wzdłuż ul. Dobrzyńskiej, do nowego kanału na gruntach Oknińskiego¹⁵⁷.
- W latach 1879–1884 firma A. Wagnera przeprowadzała podziemny kanał ściekowy wzdłuż ul. Teatralnej, Sądu Okręgowego do Rynku Kanonicznego, Płockiej Izby Skarbowej, dalej obok Pałacu Biskupiego do połączenia z kanałem burzowym na ul. Mostowej¹⁵⁸. Ta sama firma w latach 1884–1887 wybudowała kanał, poczynawszy od studzienki kanału burzowego będącego na przecięciu ul. Warszawskiej z ul. Tumską, następnie wzdłuż ul. Tumskiej, do przecięcia z ul. Kolejną¹⁵⁹.
- W latach 1887–1889 przeprowadzono kanał podziemny z rur owalnych od ul. Dobrzyńskiej przez Szeroką i dwa boczne kanały z ul. Bielskiej i Jerozolimskiej. Kosztorys tej dużej inwestycji sporządził architekt miasta Aleksander Szmidecki na kwotę 37 436 rb.¹⁶⁰ Prace przy tym kanale ze ściekiem magistralnym na pl. Przykop i studnię rewizyjną na ul. Dobrzyńskiej nadzorował inż. gubernialny. Stanisław Oraczewski.

Najpoważniejsze prace przeprowadzające kanalizację miejską były prowadzone w latach 90. i trwały do 1912 r. Początek przypada na luty 1892 r. i zbie-

¹⁵³ Tamże, sygn. 625, k. 40

¹⁵⁴ Tamże, sygn. 10059.

¹⁵⁵ Tamże, sygn. 10311, założenie rury pod ziemią na ul. Bielskiej.

¹⁵⁶ Tamże, sygn. 10320, zainstalowanie rur odprowadzających na odcinku od ul. Mostowej przez skarpe na Wzgórzu Tumskim.

¹⁵⁷ Tamże, sygn. 10540a.

¹⁵⁸ Tamże, sygn. 11187.

¹⁵⁹ Tamże, sygn. 11792, Budowa podziemnego ścieku wzdłuż ul. Tumskiej; 12123, Budowa podziemnego kanału z rur cementowych w 1888 r.

¹⁶⁰ Tamże, sygn. 12281, Budowa kanału ściekowego od ul. Szerokiej do Dobrzyńskiej.

ga się z przeprowadzeniem wodociągu przez inż. Selewka Chessina na Bulwarze Warszawskim, z którym podpisano protokół dotyczący zsynchronizowania prac wodociągowych i kanalizacyjnych¹⁶¹. Profile rur cementowych: podłużne i poprzeczne, przekroje, kosztorysy sporządzał architekt miasta Józef Pętkowski, a poprawiał inż. gubernialny. B. Zienkiewicz¹⁶². Prace objęły ulice: Tumską, Dominikańską, Misjonarską, Warszawską, Bulwar Warszawski. Magistrat Płocka zwracał się do Magistratu Warszawy, który już prace kanalizacyjne przeprowadził, o wskazanie specjalistów, z którymi nawiązał kontakt. Byli to inżynierowie: Mościcki i E. Szenfeld. Szczególnie cenna okazała się współpraca z inż. od kanalizacji Edwardem Szenfeldem¹⁶³. Ówczesny prezydent Płocka Jegor Wołkow wydał ulotkę do mieszkańców o tym, jak mają postępować w czasie przeprowadzania kanalizacji. Właściciele nieruchomości, którzy chcieli się podłączyć do kanalizacji miejskiej, musieli podpisać zobowiązanie do zapłaty, do korzystania z urządzeń zgodnie z projektem, utrzymania w czystości, występowania o zgodę w razie przeprowadzenia jakichkolwiek zmian¹⁶⁴. Nie wszyscy podporządkowali się narzuconym rygorom. Niektórzy dopuścili się samowoli budowlanej. Należeli do nich: architekt Józef Pętkowski i Stanisław Górnicki, w związku z tym byli pociągnięci do odpowiedzialności sądowej. W przytoczonym procesie zostali uznani za winnych. Udało im się uniknąć kary na podstawie Manifestu Najwyższego z 14 maja 1896 r.¹⁶⁵

Kanalizacja Płocka była obliczona na 300 000 rb. Magistrat corocznie miał przeznaczać 10 000 rb., ponieważ sukcesywnie właściciele nieruchomości podłączali się do przeprowadzonej przez ich ulicę kanalizacji. Po zwolnieniu J. Pętkowskiego sprawy kanalizacji, zwłaszcza kontaktów z mieszkańcami w tych sprawach, prowadzili jego następcy: Stefan Usakiewicz, a od 1902 r. Antoni Wysocki.

W latach 1910–1914 budowany był kanał ściekowy na ulicach Kolegialnej i Dominikańskiej. Plan sytuacyjny sporządził Mirosław Koźlakowski, prowadzący prace budowlane. Wykonawcą robót tych był Samuel Raciążer¹⁶⁶. W następnej kolejności było skrzyżowanie pl. Konstancyńskiego (Nowy Rynek) – Królewiecka i Tumska. Projekt kanalizacji obejmujący ul. Tumską, część Królewieckiej i plac Konstancyński wykonał A. Wysocki. Świadek czasów przeprowadzania kanalizacji w Płocku Kazimierz Staszewski po latach widział to tak: „Pomimo tych i wielu innych wad przyznać jednak należy, że kanalizacja wpłynęła bardzo dodatnio na asenizację naszego miasta, na zewnętrzny wygląd ulic, a nawet i poszczególnych nieruchomości”¹⁶⁷.

¹⁶¹ Tamże, sygn. 12459, k. 49–51.

¹⁶² Tamże, k. 39–40 (rysunki profili).

¹⁶³ Tamże, k. 96–97.

¹⁶⁴ Tamże, k. 117.

¹⁶⁵ Tamże, k. 171–185.

¹⁶⁶ Tamże, sygn. 12460, k. 126–127 – Plan M. Koźlakowskiego, k. 203 – Plan A. Wysockiego, k. 403 – Projekt kanalizacji ul. Tumska-Królewiecka.

¹⁶⁷ K. Staszewski, *Kanalizacja Płocka*, „Życie Mazowsza” 1836, nr 2.

Kanalizację miasta należy uznać za jeden z głównych elementów modernizacji Płocka w omawianym okresie.

Przeprowadzenie wodociągu

Chociaż Płock położony jest nad Wisłą, zaopatrzenie mieszkańców w wodę zawsze było problemem. Żeby czerpać wodę z Wisły, trzeba było mieć odpowiednie urządzenia wynoszące ją na 450 futów nad poziom morza¹⁶⁸. Wodę w Płocku można również uzyskać z głębi ziemi, robiąc głębokie odwierty, czyli budując studnie głębinowe, po uprzednim ustaleniu biegu linii tzw. cieką wodnego¹⁶⁹.

Nie mógł nie zwrócić uwagi na problem wody autor *Opisu topograficznego Płocka z roku 1859*: „Z powodu stromej góry, na której znajduje się Płock są trudności z dobywaniem wody źródlanej. Należałoby zaprowadzić wodociągi dla zaopatrywania mieszkańców w wodę wiślaną. Wodociągi dałyby możliwość urządzenia łaźniek wśród miasta, młyna parowego i wiele innych zakładów, na których miastu również zbywa [...]. Miastu zbywa na odpowiedniej liczbie studzien, zupełnym braku wody w studniach i pompach, a głównie na Rynku Kanonicznym, Rynku Starym, ulicach Szerokiej i Kolegialnej”¹⁷⁰.

Okolo 1870 r. mieszkaniec Płocka Szlama Świątosławski nabył specjalną maszynę do wiercenia ziemi i wydobywania wody¹⁷¹. Maszyna wzbudziła powszechne zainteresowanie, w tym Płockiego Rządu Gubernialnego, który za pośrednictwem Magistratu prosił, żeby właściciel maszyny przedstawił schemat jej działania i sposób zastosowania. Maszyna miała służyć Świątosławskiemu do zbudowania wodociągu. Chciał mieć dochód z wodociągu i być konkurentem dla warszawskiego kupca I gildii, poddanego Belgii Dawida Rozenbluma, który władzom Płocka złożył ofertę urządzenia w Płocku wodociągu. Jego projekt zakładał dostarczenie przefiltrowanej wody z Wisły bądź innego źródła przez 45 lat, miasto mogłoby wykupić koncesję po 22 latach. Daleko zaawansowane pertraktacje z Rozenblumem i jego partnerami nie doszły do skutku, gdyż ówczesny gubernator Płocka uznał go za niekorzystny dla miasta.

Kilka lat wcześniej również odrzucona została oferta Ilimmerwara¹⁷². Nie było też porozumienia w sprawie odkupienia przez miasto wodociągu Świątosławskiego (on znalazł się na Syberii). Żona Cecylia chciała odsprzedać wodociąg miastu za 13 000 rb. Wodociąg użytkował zięć Świątosławskiego Ezechiel Monstein, który dokończył jego budowę i postawił rezerwuar na własnym placu przy ul. Dobrzyńskiej. Wodę sprzedawał, rozwożąc ją beczkami po ulicach. W maju 1881 r. zwrócił się do Płockiego Rządu Gubernialnego o pozwolenie postawienia

¹⁶⁸ APP, AMP, sygn. 13120, k. 87.

¹⁶⁹ Tamże, sygn. 11655, Plan Płocka z zaznaczonym cieką wodnym.

¹⁷⁰ Zob. A.M. Stogowska, *Opis topograficzny i statystyczno-historyczny miasta gubernialnego Płocka z 1860 r.*, „Płocki Rocznik Historyczno-Archiwalny” 1998, t. IV.

¹⁷¹ Tamże, sygn. 11036.

¹⁷² Tamże, sygn. 12004, k. 21.

12 studni i rozłożenia rur na niektórych ulicach. Jednak warunki Monszteina nie zostały przyjęte przez Rząd Gubernialny¹⁷³.

Na początku 1887 r. inżynier technolog Selewek Jakowlewicz Chessin z Moskwy wystąpił do władz Płocka z podaniem, by mógł odkupić od Świętosławskiego wodociąg i eksploatować go na określonych warunkach. Na ul. Dobrzyńskiej zamiast drewnianego rezerwuaru miał postawić metalowy na 5000 wiader. Propozycję inżyniera Chessina rozpatrywało 12 obywateli, architekt miasta, policmajster i członkowie Magistratu. Magistrat żądał ścisłej współpracy każdorazowo, gdy dochodziło do zakładania żeliwnych rur pod ziemią, miał ustalać terminy itd., głównie gdy dotyczyło skrzyżowań (chodziło o czystość, bezpieczeństwo, niekolizyjność). Zamiast baku drewnianego na Dobrzyńskiej miał zbudować wieżę ciśnień z bakiem żeliwnym. Krany do wodociągu miały być na posesjach właścicieli. Wiadro wody miało kosztować 1 kop. Woda do pożarów miała być za darmo. Dodatkowo Chessin zobowiązał się ułożyć 2500 sążni rur, dzieląc je na 5 części w ciągu 5 lat. W pierwszym roku miał objąć ulice Dobrzyńską, Bielską do Królewieckiej, Szeroką od Bielskiej, Kolegialną do Misjonarskiej, Tumską między Kolegialną a Więzienną, Grodzką, część Starego Rynku, Jerozolimską – razem 1000 sążni¹⁷⁴. Umowa Chessina została podpisana 14 października 1889 r.¹⁷⁵ Inżynier technolog S.J. Chessin z Przedsiębiorstwa Urządzania Wodociągów i Filtrów odkupił od Blumberga miejsce na postawienie budynku dla stacji pomp i filtrów. Plan sytuacyjny Przedsiębiorstwa sporządził architekt J. Pętkowski. Odbiór wodociągu nastąpił 15 stycznia 1898 r. Przedsiębiorstwo zbudowało 6-kondygnacyjną wieżę ciśnień na Bulwarze Warszawskim. Plan sytuacyjny sporządził K. Staszewski w 1894 r.

Studnie na ulicach Płocka

Zanim urządzono w Płocku wodociąg i długo jeszcze po jego urządzeniu w różnych miejscach miasta stało siedem studni do czerpania wody przez mieszkańców. I chociaż ukaz Płockiego Rządu Gubernialnego z 21 maja 1879 r. przyznawał, że studnie były ubogie w wodę oraz że woda ta była twarda i niesmaczna¹⁷⁶, ze studni nie rezygnowano. Reperacje i konserwacje studni powtarzają się w corocznych postanowieniach Magistratu i budżetach miasta¹⁷⁷. Prace naprawcze i konserwacyjne zlecano najczęściej ślusarzom: Grzegorzowi Błońskiemu i Pawłowi Urbańskiemu¹⁷⁸. Aleksander Zieliński w 1882 r. otrzymał pozwolenie na postawienie studni „dla korzyści społeczeństwa” przy Rogatkach Dobrzyńskich. Projekt i plan sytuacyjny sporządził architekt miasta Konrad Bałaziński¹⁷⁹.

¹⁷³ Tamże, sygn. 12004, k. 10.

¹⁷⁴ Tamże.

¹⁷⁵ Tamże, sygn. 12004, k. 102–128.

¹⁷⁶ Tamże, sygn. 12004, k. 18.

¹⁷⁷ Tamże, sygn. 20773, 20775, 20776, 20780.

¹⁷⁸ Tamże.

¹⁷⁹ APP, AMP, sygn. 11514.

W roku 1883 gubernator Siergiej I. Tołstoj przesłał ukaz Rządu Gubernialnego o konieczności budowy studni cylindrycznej głębinowej za 1960 rb. i podobnej studni na Starym Rynku, znacznie droższej, gdyż za ponad 3200 rb. Do przetargu przystąpili: Albert Wagner z Płocka, Arnold Goldsztein z Łodzi (Fabryka Hydrauliczna) oraz Zakład Studniarsko-Hydrauliczny w Warszawie z przedstawicielem Julianem Billिंगiem. Opinię wydał inżynier gubernialny St. Oraczewski, kosztorys K. Bałaziński, a plan sytuacyjny sporządził Aleksander Szmidecki¹⁸⁰. W latach następnych zostały zmienione parametry cylindra na ul. Szerokiej. W listopadzie 1887 r. sporządzono protokół odbioru studni na Szerokiej¹⁸¹. Ponieważ były problemy z użytkowaniem studni, Magistrat wezwał J. Billinga do naprawy studni. Oprócz czerpania wody przez mieszkańców studnie były bardzo potrzebne do gaszenia pożarów, ponieważ zakładano przy nich krany do celów przeciwpożarowych.

Projekt nowej zabudowy Płocka

Na początku maja 1881 r. płocki gubernator hr. Siergiej Iwanowicz Tołstoj przesłał prezydentowi Płocka Rajmundowi Szatrzyckiemu pismo, w którym polecił sporządzenie dwóch planów miasta: aktualnego (z początku lat 80.) i perspektywicznego¹⁸². Na planie aktualnym miały być umieszczone wymierzone dokładnie wszystkie nieruchomości (państwowe, miejskie, gmin wyznaniowych, społeczne oraz prywatne). Plan ten miał służyć potrzebom gospodarczym i skarbowym (podatkowym). Plan perspektywiczny, uwzględniający tendencje rozwojowe, miał przedstawiać Płock w przyszłości takim, jakim powinien być lub jakim chciałby go widzieć architekt sporządzający ów plan. Do pisma gubernatora dołączona była szczegółowa instrukcja dla architekta, który na to zadanie dostał rok, po czym plan miał być przedstawiony do Najwyższego zatwierdzenia. Za tę pracę architekt Konrad Bałaziński, który to polecenie otrzymał, miał dostać 2800 rb. Zadanie to, a zwłaszcza termin jego wykonania, okazały się niemożliwe dla architekta miasta, który pracował nad nim wspólnie z pomocnikiem, geometrą Wacławem Bajerem przez cztery lata, tzn. do śmierci w 1885 r. Pracę nad planami kontynuowali inżynierowie gubernialni Stanisław Oraczewski, Bolesław Zienkiewicz i geometra przysięgły Kazimierz Staszewski. W rezultacie perspektywiczny plan Płocka powstał na początku lat 90. Podpisali go wówczas: p.o. prezydenta, T. Waśniewski, architekt miasta J. Pętkowski, architekt guberni J. Górski, Wł. Czechowski, B. Zienkiewicz, gubernator H. Janowicz, ratmani i sekretarz magistratu¹⁸³.

Autorzy planu perspektywicznego Płocka proponowali utworzenie kilku nowych ulic, mianowicie:

¹⁸⁰ Tamże, sygn. 11655, k. 102–108.

¹⁸¹ Tamże, sygn. k. 177–180.

¹⁸² Tamże, sygn. 11345, k. 1.

¹⁸³ Tamże, sygn. 11345, k. 67–70.

- od nowego pl. Targowego do nowej linii granicznej;
- przeprowadzić od wschodniej strony Seminarium Duchownego ulicę szerokości 10 sążni, poczynając od ul. Więziennnej do Alei;
- przeprowadzić ulicę przez plac Przykop (od Dobrzyńskiej do Nowej, szer. 10 sążni);
- nowej ulicy od Bulwaru Warszawskiego do połączenia z ulicą Płońską i dalej do połączenia z ulicą Królewiecką;
- nowej ulicy przez nieruchomość Kiriuszyna i Westfala;
- nowej ulicy Błonie szerokości 10 sążni, prace na rzecz poszerzenia i przebudowy ul. Błonie były prowadzone w latach 1892–1894¹⁸⁴;
- utworzyć dwie nowe dzielnice od Rogatek Bielskich do zakrętu Alei;
- przeprowadzić ulicę od zachodniej strony Seminarium Duchownego szerokości 10 sążni, poczynawszy od ul. Nowej do planowanych Alei.

Autorzy projektu uważali, że wiele ulic należy przedłużyć, mianowicie:

- Aleje Miejskie od Rogatek Bielskich do nowego cmentarza Katolickiego;
- ulicę Misjonarską do nowej granicy miasta;
- nabrzeże wyżej mostu do Cegielni Blumberga i niżej mostu do Wodociągu Świątosławskiego;
- ulicę Więzienną do Alei;
- ul. Misjonarską do ul. Konstantynowskiej (Aleje);
- ulicę Dominikańską do nowej granicy miasta i poszerzyć ją do 9 sążni.

Z powyższego wynika, że autorzy projektu zakładali, że granice miasta należy przesunąć o jakieś 120 m równolegle do Alei, poczynając od nowego cmentarza katolickiego na wschód¹⁸⁵.

Według autorów, szereg dotychczasowych ulic należy poszerzyć:

- ulicę Królewiecką do 10 sążni;
- koniecznie poszerzyć ulice: Jerozolimską i Synagogałną;
- ul. Grodzką w jej końcu;
- wyjazd ze St. Rynku na ul. Dobrzyńską i do spichlerzowej (przez nabycie nieruchomości Dzierżanowskiego);
- ul. Gimnazjalną do 8 sążni;
- ul. Piekarską;
- zaułek przy nieruchomości Massalewskiej między ul. Dobrzyńską i Zduńską do 5 sążni;
- zrobić swobodne przejście i przejazd do nieruchomości Samuela Askanasa z ulicy Szerokiej do ul. Więziennnej;
- ulicę prowadzącą od domu Magenty do mostu łyżwowego do 7 ½ sążnia;
- Bulwar Warszawski do 10 sążni;

Projekt przewidywał wyprostowanie i poszerzenie kilku ulic, w tym:

- ulicy Bielskiej od Rogatek do Królewieckiej;

¹⁸⁴ Tamże, sygn. 12478, k. 5, Projekt uregulowania ulicy Błonie.

¹⁸⁵ K. Staszewski, *Plany i pomiary miasta Płocka*, Płock 1938, s. 14.

- ulicy Dobrzyńskiej i jednocześnie poszerzyć do 10 sążni ulicy Nowej i poszerzyć do 10 sążni Bulwaru Warszawskiego.

Autorzy projektu uważali, że powinno się:

- zamknąć ul. Niecałą oraz rzeźnię, której miejsca wyznaczyli za Rogatkami Bielskimi;
- rozebrać domki na stromym zboczu;
- wyburzyć dzielnicę Rybaki;
- rozebrać domy na osuwającej się skarpie;
- przenieść domy rogatek miejskich: Bielskich, Płońskich, Warszawskich w nowe miejsca.

Autorzy uznali, że dwa cmentarze katolickie i stary cmentarz żydowski mogą być zamienione na parki, a nowy cmentarz katolicki i ewangelicki powinny być na wschód od ówczesnego cmentarza żydowskiego.

Plan nowej zabudowy miasta nie został jednak przedstawiony do Najwyższego zatwierdzenia. Władze gubernialne nie spieszyły się, wkrótce wybuchła I wojna światowa, a potem nastąpiła niepodległość.

Niektóre propozycje autorów wydały się wówczas zbyt śmiałe, może dlatego nie spieszono się, żeby był on Najwyższej zatwierdzony, a następnie ściśle zrealizowany. Był on jednak wyrazem dążenia do modernizacji miasta na miarę końca XIX w. Szereg projektów dotyczących zwłaszcza poszerzenia i wydłużenia ulic czy zamknięcia niektórych ulic zostało zrealizowane prawie po 100 latach.

Propozycje mieszkańców Płocka dotyczące usprawnień w funkcjonowaniu nowego miasta (niektóre)

- Salomon Świętosławski chce zbudować w Płocku wodociąg¹⁸⁶. Plan rezerwuaru wodociągowego (K. Bałaziński);
- St. Górnicki chciał urządzić odprowadzenie nieczystości z Lazaretu, które spływały na jego nieruchomości przy ul. Warszawskiej¹⁸⁷;
- Chaim Eizenberg chciał zbudować mostek nad rynsztokiem miejskim w Alejach¹⁸⁸;
- właściciele cegielni i młynów z terenu Parowa-Młyny proszą o zezwolenie na urządzenie przejazdu oraz mostu na ich koszt¹⁸⁹;
- Wł. Jasieński stara się o zezwolenie na budowę przejazdu przez wał miejski, prosto na jego pole¹⁹⁰;
- Józef Franke prosi o budowę dojazdu do działki miejskiej za Rogatkami Warszawskimi¹⁹¹;

¹⁸⁶ APP, AMP, sygn. 11036, k. 116.

¹⁸⁷ Tamże, sygn. 1082.

¹⁸⁸ Tamże, sygn. 13689.

¹⁸⁹ Tamże, sygn. 10764.

¹⁹⁰ Tamże, sygn. 10981.

¹⁹¹ Tamże, sygn. 11090.

- mieszkaniec Płocka Małkowski wygrał w Sądzie Okręgowym w Płocku. Magistrat musiał zbudować drogę do jego nieruchomości nr 393¹⁹²;
- A. Zagrobski i inni starają się o wybudowanie ulicy¹⁹³;
- Maria Kosenko zwraca się o położenie rury drenażowej przez Czarny Dwór¹⁹⁴;
- Grzegorz Sumiński chce sprawować opiekę nad skwerem Po-Dominikańskim (wspomina łaskawość gubernatora Tołstoja)¹⁹⁵;
- Bolesław Suwald chce przekazać część swojej nieruchomości na nową ulicę od ul. Warszawskiej do przystani¹⁹⁶;
- Kwasiborski proponuje utworzyć ulicę Reformacka i chce oddać część swojej nieruchomości¹⁹⁷.

Geometry i architekci – budowniczowie płockich dróg, ulic, placów, skwerów

Drogi wszystkich rzędów z mostami i bez nich, ulice, place, skwery itp. łączyli ludzie, którzy z racji swego zawodu czy stanowiska zajmowali się nimi. Na pierwszej linii byli ci, którzy wymierzali odcinki nieruchomości pod drogi, czasami je korygowali, czyli geometry (tzn. miernicy). Następnie włączali się architekci, którzy sporządzali kosztorysy, kreślili plany sytuacyjne, przygotowywali umowy z dostawcami materiałów na drogi i wykonawcami robót drogowych na traktach, drogach dojazdowych, ulicach. Tak zrodziła się myśl, by powstał swoisty leksykon płockich geometrów i architektów – budowniczych płockich dróg, ulic, placów, skwerów itd. Nazwiska niektórych z nich znalazły się w dwutomowym słowniku *Płocczanie znani i nieznani*¹⁹⁸. Uznając ich zasługi w tej dziedzinie oraz zmysł fotograficzny, przypomnieć warto i należy ich sylwetki oraz ważniejsze prace w postaci planów sytuacyjnych, przekrojów technicznych, rysunków proponowanych obiektów, które zawarte są w różnych dokumentach znajdujących się w Archiwum Państwowym w Płocku (najwięcej planów sytuacyjnych jest w Aktach miasta Płocka oraz w aktach Hipoteki Płockiej).

Bajer Wacław – ur. 1850 r. Suwałki – ?, geometra, przysięgły, działacz społeczny i kulturalny, właściciel Księgarni Polskiej, honorowy członek Towarzystwa Straży Ogniowej Ochotniczej, współzałożyciel Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego, udzielał się społecznie. Prowadził Księgarnię Polską w Płocku oraz drukarnię wraz z czytelnią. Należał do współzałożycieli Płockiego Towarzystwa

¹⁹² Tamże, sygn. 13664.

¹⁹³ Tamże, sygn. 14803, 14806.

¹⁹⁴ Tamże, sygn. 14957.

¹⁹⁵ Tamże, sygn. 13370.

¹⁹⁶ Tamże, sygn. 14326, k. 19–25.

¹⁹⁷ Tamże, sygn. 11224, k. 47.

¹⁹⁸ A. Papierowski, J. Stefański, *Płocczanie znani i nieznani*, t. 1, Płock 2002; t. 2, Płock 2007.

Wioślarskiego, powstałego w marcu 1885 r. Nazwisko geometry pojawia się w Aktach miasta Płocka w związku ze sporządzeniem aktualnego planu miasta zgodnie z rozporządzeniem gubernatora S.I. Tołstoja, datowanym na 5 maja 1881 r. Sporządzenie planu zostało zlecone ówczesnemu architektowi miasta Konradowi Bałazińskiemu. Ponieważ gubernatorowi zależało na czasie, W. Bajer miał wykonać pomiary triangulacyjne. Z akt stanu cywilnego wynika, że w 1879 r. zawarł związek małżeński z Natalią Nowodworską (1855–1899)¹⁹⁹.

Bałaziński Konrad – architekt, budowniczy m. Płocka. Urodził się w Błoniu w 1842 r. w rodzinie burmistrzów. Był synem Franciszka i Karoliny z Bechnerów. Zanim został architektem m. Płocka, był zatrudniony w Wydziale Budowlanym Płockiego Rządu Gubernialnego. W 1876 r. wyróżnił się w pracy przy budowie szosy na trakcie Płock–Płońsk i 23 listopada 1876 r. został powołany na architekta miasta. Był nim niemal do ostatnich dni swego krótkiego życia. Wiosną 1885 r. zwrócił się do prezydenta Szatrzyckiego z prośbą o dwumiesięczny urlop dla poratowania zdrowia. Niestety w maju tego roku zmarł²⁰⁰. Był wdowcem, mieszkał na Starym Rynku 10. Zostawił córkę Cecylię, którą zaopiekowali się krewni: Ludwik Stokowski i Walerian Wojdecki. Konrad Bałaziński został pochowany na Cmentarzu Katolickim w Płocku, dla którego w 1878 r. wykonał projekt kaplicy. Jako architekt Płocka otrzymywał 450 rb. rocznie. W ciągu 8 lat na stanowisku architekta miasta wykonał szereg projektów i planów sytuacyjnych. Oto niektóre prace Konrada Bałazińskiego:

- plan części Płocka: róg ulic Tumskiej i Więziennej²⁰¹;
- plan sytuacyjny części ulic Nowowięziennej i Szerokiej²⁰²;
- projekt urządzenia kraty żeliwnej i drewnianej balustrady na Tarasach Mariańskich²⁰³;
- plan sytuacyjny ul. Więziennej²⁰⁴;
- plan nieruchomości S. Górnickiego i sąsiednich²⁰⁵;
- plan budynku bazaru i in. na pl. Konstantynowskim z rysunkami i dokumentacją techniczną²⁰⁶;
- plan studni z kosztorysem na ul. Szerokiej²⁰⁷;
- profile poprzeczne i podłużne kanalizacji na ul. Królewieckiej²⁰⁸;
- plan nieruchomości nr 258D i 258 E (1878 r.) ul. Szeroka/Tumska²⁰⁹.

¹⁹⁹ Tamże, t. I, również: APP, AMP, sygn. 11345, 27916, 28415; Akta stanu cywilnego Parafii Rzymsko-katolickiej p.w. Św. Bartłomieja w Płocku (dalej: ASC w Płocku) z 1879 r.

²⁰⁰ APP, ASC w Płocku, akt zgonu nr 236/1885.

²⁰¹ APP, AMP, sygn. 11630, k. 67.

²⁰² Tamże, sygn. 11416.

²⁰³ Tamże, sygn. 11628.

²⁰⁴ Tamże, sygn. 10887.

²⁰⁵ Tamże, sygn. 10982.

²⁰⁶ Tamże, sygn. 11649, k. 45–48.

²⁰⁷ Tamże, sygn. 11655.

²⁰⁸ Tamże, sygn. 10121.

²⁰⁹ Tamże, sygn. 10930.

Konrad Bałaziński jako architekt miasta Płocka wykonywał kosztorysy prac, które planował Magistrat. Następnie skalkulowane kosztorysy razem z planami sytuacyjnymi, cennikiem materiałów i siły roboczej były kierowane do Płockiego Rządu Gubernialnego z prośbą o opinię i akceptację. Gdy nadchodziła, architekt prowadził procedurę przetargową wyłaniającą wykonawcę, a potem sprawował nadzór na pracami aż do samego końca, m.in. poniższych inwestycji:

- plan sytuacyjny nieruchomości nr 33 A na Skwerze Michajłowskim²¹⁰;
- plan sytuacyjny ul. Dobrzyńskiej z projektem na pobudowanie wodociągu Salomona Świątosławskiego²¹¹;
- plan sytuacyjny kwartału żydowskiego z synagogą oraz projekt synagogi z 1882 r.²¹²;
- plan z oznaczeniem nieruchomości nr 148/404²¹³.

Konrad Bałaziński zaprojektował również projekt słupa do lampy ulicznej i lampy²¹⁴.

Charszewski Franciszek – geometra, w latach 70. XIX w. chciał się podjąć za 1420 rb. wymierzenia wszystkich nieruchomości, ale Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nie zatwierdziło tego projektu. O tym wiadomo przy okazji sprawy rekompensaty dla Natana Drabinki za zajęta mu ziemię na nowy trakt Maszewski²¹⁵. Ponownie nazwisko tego geometry pojawia się, gdy gubernator S.I. Tołstoj wydał postanowienie o wszczęciu prac nad aktualizacją planu J. Łuszczewskiego z 1834/1835²¹⁶. F. Charszewski posiadał folwark Kiełtyki, w gm. Świącice i mieszkał we wsi Wilkanowo²¹⁷.

Chudzyński Bronisław – geometra, wykonywał plan części Płocka przerysowany z planu J. Łuszczewskiego (skwer Michajłowski)²¹⁸, sporządził plan nieruchomości nr 360.

Chudzyński Ignacy – st. geometra²¹⁹; sporządził plan sytuacyjny Ogrodu Biskupiego²²⁰.

Drozdowski, Ignacy – geometra, inżynier, sporządził kopię części Płocka z planów J. Łuszczewskiego²²¹.

²¹⁰ Tamże, sygn. 21269, k. 6 (rysunek altany do sprzedaży wód gazowanych).

²¹¹ Tamże, sygn. 11036 (1878 r.).

²¹² Tamże, sygn. 10936.

²¹³ Tamże, sygn. 11052, k. 189 (kopia planu J. Łuszczewskiego).

²¹⁴ Tamże, sygn. 11789, k. 30.

²¹⁵ Tamże, sygn. 10917.

²¹⁶ Tamże, sygn. 11345.

²¹⁷ Tamże, sygn. 17326; Wzmianki o geometrze: APP, AMP, sygn. 15556, k. 47; 15673, k. 11.

²¹⁸ PIS, 1030 (11258); sygn. 11050 (1879 r.), sygn. 1030 (11258); sygn. 11050 (1879 r.).

²¹⁹ APP, AMP, sygn. 11258.

²²⁰ Tamże, k. 20–21.

²²¹ Tamże, 11288, k. 83, art. N 270 oraz przyległych.

Czechowski Władysław – architekt, inżynier gubernialny. Ukończył Instytut Inżynierów Cywilnych w Petersburgu. W 1893 r. rozpoczął budowę kościoła neoromantycznego w Radziwiu według planów Edwarda Cichockiego. Był aktywnym członkiem plockiego koła Polskiej Macierzy Szkolnej. W 1911 r. został wybrany do Komitetu Budowy Gimnazjum Polskiego w Płocku. Był współautorem projektu technicznego i architektonicznego oraz dokumentacji budynków szkoły. Po odzyskaniu niepodległości współorganizował Wieczorowe Kursy Rysunkowe. Jako pracownik Wydziału Budownictwa Płockiego Rządu Gubernialnego często kontaktował się z Magistratem, a zwłaszcza z architektem miasta, sprawdzał umowy i kosztorysy, sporządzał opinie i uwagi do poczyniań Magistratu w sprawach w Płocku. Jego podpisy figurują na wielu dokumentach Akt Miasta Płocka z końca XIX i pocz. XX w. Nabył wspólnie z Mirosławem Koźlakowskim (inżynierem) nieruchomość 209 przy ul. Pięknej, róg Królewieckiej i wykonał projekty domów nr 1, 2 i 3²²².

Górski Józef – budowniczy gubernialny, architekt od 1867 r. Urodził się w Warszawie w roku 1822. W 1840 r. ukończył Kursy Budownictwa Cywilnego przy Radzie Budowniczej KRSW w Warszawie. Był uczniem Cz. Idźkowskiego. W 1850 r. pracował przy przebudowie pałacu namiestnika Królestwa Polskiego w Homlu. Zanim przybył do Płocka, był budowniczym powiatu pułtuskiego. Zbudował wiele obiektów sakralnych na terenie guberni, m.in. w Wyszynie, Koziębrodach, Starożrebach, Raciążu, Gójsku, Rypinie (kościół ewangelicki) oraz cerkwie w Rypinie, Płońsku i Sierpcu. W Rypinie wybudował także bóżnicę. W Płocku przebudował poklasztorny kompleks Benedyktynów dla potrzeb rosyjskiego gimnazjum żeńskiego²²³. Ożeniony był z Julią z Popielów (1830–1883), której poświęcona jest tablica w Katedrze Płockiej. Mieszkał przy ul. Dominikańskiej 2, miał syna Wacława. Zmarł w Płocku 16/28 grudnia 1893 r. O zgonie powiadomił K. Staszewski. Chociaż Górski nie był architektem miasta, sporządził wiele projektów architektonicznych plockich nieruchomości z planami sytuacyjnymi, w tym tak unikalnej dziś kuczki:

- Projekt budowy wozowni z kuczką przy ul. Szerokiej²²⁴;
- Plan sytuacyjny części kwartału żydowskiego z ogrodem (1871) i ruchomą altanką²²⁵;
- Plan sytuacyjny części ul. Bielskiej z nieruchomością nr 243b²²⁶;
- Plan sytuacyjny części ul. Więziennej i Dominikańskiej z nieruchomością nr 324 (1890)²²⁷;
- Plan sytuacyjny z rzeką Brzeźnicą nr 444. Oprócz podpisu pieczęć J. Górskiego²²⁸;

²²² Tamże, sygn. 21328, 21312, 21310.

²²³ A. Papierowski, J. Stefański, dz. cyt., t. II.

²²⁴ Tamże, sygn. 10252, k. 57.

²²⁵ Tamże, k. 178.

²²⁶ Tamże, sygn. 12453, k. 31.

²²⁷ Tamże, sygn. 21018, k. 51.

²²⁸ Tamże, sygn. 21121.

- Plan sytuacyjny pl. Konstantynowskiego (ul. Królewieckiej z nieruchomością nr 204)²²⁹;
- Plan sytuacyjny części ul. Tumskiej/Kolegialnej z nieruchomością nr 322 D²³⁰.

Gosławski Józef (Ludwik, Cyprian) – żył w latach 1832–1885. W latach 1865–1868 prowadził restaurację Katedry Płockiej, a w latach 70. pod jego nadzorem było budowane Seminarium Duchowne w Płocku. Był pierwszym architektem Płocka po wprowadzeniu Ustawy o zarządzie gubernialnym i powiatowym z 19/31 grudnia 1866 r. Prezydent J. Widuliński wnioskował o stanowisko architekta miasta w budżecie na 1876 r. z wynagrodzeniem 500 rb.²³¹ Gosławski mieszkał w Płocku przy ul. Kolegialnej 6, gdzie zmarł 20 maja/1 czerwca 1885 r. Z aktu zgonu nr 240/1885 wiadomo, że urodził się w Piotrowie w guberni lubelskiej. Rodzicami jego byli Stefan i Wiktoria z Grzegorzewskich. Po śmierci męża Feliksa z Bulewskich wdowa wystąpiła o emeryturę na siebie i synów: Stefana, Józefa i Eugeniusza²³². Jako architekt miasta Płocka Gosławski sporządził m.in. plan ogrodzenia na ul. Tumskiej, które zrealizował Samuel Kopelman²³³, i plan nabrzeża Wisły²³⁴.

Iwanicki Władysław – geometra²³⁵.

Kamieński (Kamiński) Ludomir – żył w latach 1845–1912, urodził się w Mławie, gimnazjum ukończył w Piotrkowie. Studiował architekturę w Szkole Głównej w Warszawie. Był budowniczym w powiecie przasnyskim, sierpeckim oraz płockim (najdłużej). Był aktywnym działaczem Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego. Według leksykonu *Płocczanie...* opierającego się na ówczesnej prasie płockiej Kamieński był wyczulony na sprawy bytowe robotników i dróżników²³⁶. Był architektem powiatu płockiego, ale miał liczne kontakty z Płockiem. Chętnie podejmował się zastępstwa za architektów Płocka. Można więc go zaliczyć również do budowniczych Płocka. Tym bardziej że Kamieński z rodziną (żona Natalia z Filipowiczów, córka notariusza sierpeckiego, syn Ludomir Tadeusz, ur. w Sierpcu w 1878 r.) mieszkał w Płocku, przy ul. Warszawskiej 23/362 1/2. Z księgi mel-dunkowej wiadomo, że urodził się w Mławie 14 marca 1845 r., rodzicami jego byli Tomasz i Olimpia, i że mieli pochodzenie szlacheckie²³⁷. W jednostce dotyczącej osób przesiedlających się do Płocka z pocz. lat 90. znalazły się świadectwa metrykalne córek: Janiny Walerii ur. w 1868 r., Bronisławy ur. w 1872 r., Marii ur. 1870 r. i syna Ludomira ur. w 1879 r. Kamieński zmarł w Płocku 4/17 września

²²⁹ Tamże, sygn. 21277, k. 21.

²³⁰ Tamże, sygn. 21015, k. 29.

²³¹ Tamże, sygn. 10653, k. 46.

²³² Tamże, sygn. 3452, k. 21.

²³³ Tamże, sygn. 10666.

²³⁴ Tamże, sygn. 10805.

²³⁵ Wspomniany w AMP, sygn. 16285, k. 24.

²³⁶ A. Papierowski, J. Stefański, dz. cyt., t. I.

²³⁷ APP, AMP, sygn. 28737.

1912 r. Jako architekt i budowniczy wykonał w 1888 r. kosztorys i projekt mostu na Brzeźnicy²³⁸. Sporządził również plany sytuacyjne ubezpieczanych nieruchomości²³⁹.

Kubicki Jakub – architekt. Żył w latach 1758–1833. Był szefem Wydziału Budownictwa Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. Był uczniem Dominika Merliniego. W 1817 r. jako budowniczy rządowy przy pomocy Ludwika Mahna, budowniczego płockiego, sporządził plan upiększenia Płocka. Zaprojektował umieszczenie budynków rogatkowych u wylotów dróg prowadzących do rozszerzonego w swym terenie miasta. Rogatki Warszawskie są wzorowane na Rogatkach Mokotowskich w Warszawie. Rogatki Dobrzyńskie stanowią „niemal kopię” Rogatek Jerozolimskich²⁴⁰.

Linda Stefan (nie „Walenty” jak w leksykonie *Płocczanie...*, t. II) – architekt połowy XIX w., budowniczy, ukończył Instytut Dróg i Mostów. Zmarł w 1884 r. Był nauczycielem Gimnazjum Gubernialnego w Płocku. W aktach dróg i mostów z lat 1853–1860²⁴¹ S. Linda w raporcie do prezydenta Płocka pisze o popsutym mostku na skrzyżowaniu ul. Kolegialnej z ul. Misjonarską (k. 332). W latach 1840–1850 Stefan Linda sporządził plan części Płocka między ul. Warszawską i Mostową (k. 61). Sporządził też plan planowanego nowego cmentarza katolickiego 17/29 stycznia 1855 r. oraz plan bramy w 1856 r.²⁴² W 1849 r. wykonał plan sytuacyjny ogrodu rządowego²⁴³. Należy też przypomnieć, że wykonał plan sytuacyjny z 1833 r. traktu z Płocka do Lipna w miejscu mającego się budować mostu na strudze Brzeźnicy pod Winiarami z porównywaniem stanu wody na Wiśle i na Brzeźnicy²⁴⁴. Nazwisko Lindy pojawiło się kilkakrotnie w sprawie wypłaty emerytury z Płockiej Kasy Miejskiej, w sprawie zaświadczenia o wydanie paszportu zagranicznego²⁴⁵. Po śmierci Franciszka Karola Rościszewskiego opiekował się jego dziećmi i w tej sprawie zwracał się do prezydenta Płocka²⁴⁶.

Łuszczewski Joachim – geometra; I poł. XIX w. Nazwiska tego geometry nie ma ani w leksykonie A. Papierowskiego i J. Stefańskiego, *Płocczanie...*, ani w *Sztuce Płocka* K. Askanasa, ani w *Dziejach Płocka* wydanych przez TNP. Docenił go za to sto lat później inny geometra przełomu XIX/XX w. Kazimierz Staszewski (*Plany i pomiary miasta Płocka oraz gruntów podmiejskich od 1793 do lat ostatnich*, TNP, Płock 1938, s. 12, 16). Nie pominął go również Piotr Gryszpanowicz w pra-

²³⁸ Tamże, sygn. 12189, k. 12.

²³⁹ Tamże, sygn. 21073 (dot. nr 381 i 344, k. 14), sygn. 21015, k. 5 (dot. nr 322), sygn. 21312, k. 16 (dot. nr 494).

²⁴⁰ K. Askanas, *Sztuka Płocka*, Płock 1974, s. 159, 166–167; APP, AMP, sygn. 577, 11341, 12442 (plany) – O budynkach na rogatkach.

²⁴¹ APP, AMP, sygn. 185.

²⁴² Tamże, sygn. 10231, k. 31.

²⁴³ P. Gryszpanowicz, *Urbanizacja Płocka*, Pułtusk 2019, s. 336.

²⁴⁴ APP, AMP, sygn. 133, k. 91.

²⁴⁵ Tamże, sygn. 1088, 1140.

²⁴⁶ Tamże, sygn. 15567, k. 17, 35.

cy doktorskiej *Urbanizacja Płocka*²⁴⁷. Łuszczewski w latach 1835–1836 dokonał szczegółowego pomiaru Płocka i gruntów przyległych położonych za Rogatkami Warszawskimi i Dobrzyńskimi, opartego na sieci triangulacyjnej w miarach nowopolskich w skali 1:1500 i ułożył do niego rejestr pomiarowy. Plan ten sprawdzili geometrzy Walenty Gorzecki i Stefan Ogilbar, a Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych w Warszawie 30 czerwca 1839 r. go zatwierdziła. Do planu Łuszczewskiego nawiązywali inni geometrzy i architekci Płocka, przede wszystkim Konrad Bałaziński, któremu gubernator Tołstoj za pośrednictwem prezydenta Szatrzyckiego 5 maja 1881 r. zlecił plan Łuszczewskiego skopiować i uaktualnić²⁴⁸. Inni architekci również wykonywali kopie różnych fragmentów Płocka z planu Łuszczewskiego, a przede wszystkim Kazimierz Staszewski²⁴⁹.

Mahn Krystian Ludwik – architekt. Pochodził z Prus. Początkowo pracował w latach 1807–1818 jako budowniczy Wydziału Dóbr i Lasów Rządowych w Płocku, a następnie budowniczy wojewódzki. Pozostał w Płocku po zmianach polityczno-administracyjnych (Księstwo Warszawskie, Królestwo Polskie). Był członkiem Łoży Matki Kapitulanej w Płocku i należał do loży rytu staroszkockiego pn. *Ludzkość*. Krótko uczył rysunków w Szkole Wojewódzkiej Płockiej. Jako architekt zrealizował fasadę Teatru Płockiego i tzw. Dziekanka. Najważniejszym jego dziełem był plan regulacji Płocka. Plan ten był konsultowany z Jakubem Kubickim, intendentem gubernialnym budowli koronnych. Zmarł w Płocku w 1824 r. i został pochowany na Cmentarzu Ewangelickim²⁵⁰. Wykonywał plan gruntu nr 439 Hersza Dawida pod Winiami²⁵¹.

Maltze Wojciech – geometra Komisji Włościańskiej w Płocku. Sporządził rejestr pomiarowy folwarku Jędrzejowo z 1859 r.²⁵²

Oraczewski Stanisław – inżynier budowniczy gubernialny od 1865 r. Zmarł przed 1890 r. (w *Kalendarzu Płockim* prawdopodobnie na rok 1890 nie ma już go wśród urzędników Płockiego Rządu Gubernialnego), ożeniony był z Matyldą Rychter von Sztumberg. W tomie I leksykonu *Płocczanie znani i nieznani* Oraczewski jest tylko przedstawiony jako członek Rady Dobroczynności Publicznej przy Rządzie Gubernialnym oraz jako członek Resursy Miejskiej. Są za to krótkie biogramy jego synów: Artura i Eugeniusza. Artysta, architekt – miał duży udział w sporządzeniu planu nowej regulacji Płocka, którym wcześniej zajmował się K. Bałaziński²⁵³. W aktach miasta Płocka, zwłaszcza z lat 70., nazwisko Oraczewskiego występuje często w sprawach budowlano-drogowych. M.in. prowadził budowę drogi maszewskiej w latach 1869–1870 (od cmentarza ewangelickiego do

²⁴⁷ P. Gryspanowicz, dz. cyt., s. 122.

²⁴⁸ APP, AMP, sygn. 11345, k. 7.

²⁴⁹ Tamże, sygn. 13120.

²⁵⁰ Tamże, sygn. 614, k. 12–14.

²⁵¹ Tamże, sygn. 135, k. 4.

²⁵² Tamże, sygn. 10977.

²⁵³ Tamże, sygn. 11345, k. 70, 53, 54.

posiadłości Rydzewskiego, poczynawszy od sporządzenia kosztorysu na 9543,56 rb., do zakończenia prac²⁵⁴. Był bardzo zaangażowany w urządzenie ogrodów, skwerów i parków płockich²⁵⁵, sporządzał kosztorysy, pisał uwagi do uchwał władz miejskich, nadzorował prace w parkach²⁵⁶. Sporządzał plany sytuacyjne części Płocka:

- Plan nieruchomości nr 266 1/2 (dot. ogrodu poddominikańskiego, ogrodzenia, bramy, furtki)²⁵⁷;
- Plan części Płocka z 1869 r.²⁵⁸;
- Jako budowniczy gubernialny pracował przy przekazaniu Ogrodu Biskupiego miastu²⁵⁹.

Miklaszewski Michał Jakub – budowniczy. Żył w latach 1796–1865. Urodził się w Warszawie, w rodzinie szlacheckiej. Ukończył szkołę pijarów, studiował budownictwo na Wydziale Dróg i Mostów Uniwersytetu Warszawskiego. Sporządził plan części Płocka z 1842 r.²⁶⁰ W Płocku przebywał od roku 1834 jako asesor budownictwa Komisji Wojewódzkiej. Był autorem projektu budynku tzw. Odwachu. Zaadaptował na Szpital św. Trójcy zabudowania należące do dawnej loży masonskiej (1855–1859). W 1848 r. sporządził projekt nowego cmentarza katolickiego w Płocku oraz projekty domku grabarza i bramy²⁶¹.

Pętkowski Józef – architekt miasta Płocka, artysta architektury w latach 1889–1898. Powołany 22 maja 1889 r.²⁶² Urodził się we Włocławku. Ojciec Tomasz był urzędnikiem na kolei. W 1890 r. J. Pętkowski prosi o zgodę na małżeństwo z Marią Wolf, c. Stanisława (Akt zawarcia małżeństwa nr 62 Parafia Rzymskokatolicka pw. św. Bartłomieja w Płocku). Dzieci: córka Wanda, syn Józef Zygmunt. Posiadał dom przy ul. Tumskiej, nr 281a. Kilkakrotnie wyjeżdżał za granicę oraz do Cesarstwa Rosyjskiego – prywatnie oraz w 1895 r. jako delegat na Zjazd Architektów w Moskwie, zastępował go wówczas architekt powiatowy Ludomir Kamieński. W 1891 r. otrzymał status radcy tytularnego i jego tytuł zawodowy – asesor kolegialny. Po wyjeździe za granicę w końcu 1897 r. nie stawiał się do pracy 4 stycznia 1898 r. i nie usprawiedliwił się, tylko poprosił o zwolnienie. Najlepiej Józef Pętkowski dał się poznać jako budowniczy i architekt, gdy przeprowadzano w Płocku wodociąg, spoczywała na nim wówczas duża odpowiedzialność. Pozostało wtedy co najmniej kilka planów sytuacyjnych²⁶³. Również dużą aktywność wykazał podczas budowy kanału przeprowadzanego od ul. Dobrzyńskiej do ul. Bielskiej.

²⁵⁴ Tamże, sygn. 10179, k. 3.

²⁵⁵ Tamże, sygn. 10079.

²⁵⁶ Tamże, sygn. 11630, k. 100, 113.

²⁵⁷ Tamże, sygn. 10400, k. 12.

²⁵⁸ Tamże, sygn. 10121, k. 75.

²⁵⁹ Tamże, sygn. 11258.

²⁶⁰ Tamże, KWRGP, sygn. 204, k. 156.

²⁶¹ Tamże, AMP, sygn. 10231, k. 6–10.

²⁶² Tamże, sygn. 3954.

²⁶³ Tamże, sygn. 12004, k. 260.

Sporządzał rysunki techniczne profili poprzecznych i kosztorysy²⁶⁴. Inne prace Józefa Pętkowskiego:

- Plan drogi Maszewskiej²⁶⁵;
- Plan części Płocka z nieruchomością nr 267 1/2²⁶⁶;
- Plan ul. Teatralnej²⁶⁷;
- Plan sytuacyjny budynków i nieruchomości Żołowbowa (ul. Grodzka)²⁶⁸;
- Plan cz. Płocka z nieruchomością nr 204²⁶⁹;
- Plan cz. Płocka z nieruchomością nr 303²⁷⁰;
- Plan cz. Płocka z nieruchomością nr 513²⁷¹.

Józef Pętkowski przeprowadził w swojej nieruchomości kanalizację i połączył z kanałem miejskim. Zrobił to wbrew zarządzeniu prezydenta. W tej sprawie przeprowadzone zostało śledztwo, w którym Pętkowski został obwiniony. Przed karą uchronił go Manifest cara Mikołaja II darujący m.in. jemu karę.

Piotrowski Antoni – budowniczy miasta Płocka w pierwszej poł. XIX w. Był absolwentem Wydziału Architektury Akademii Berlińskiej. Od 1819 r. pełnił funkcję inżyniera województwa płockiego, a w latach 1821–1822 funkcjonował także jako inżynier dróg i mostów. W 1821 r. wykonał projekt rewiru żydowskiego w Pułtusk. Od 1823 r. pracował jako budowniczy obwodu płockiego i mławskiego. W 1879 r. sporządził rejestr pomiarowy gruntów za Rogatkami Warszawskimi z roku 1822, mapę gruntów Jana Lisieckiego²⁷², plan m. Płocka – teren za Rogatkami Warszawskimi wraz z rejestrem pomiarowym (granica miasta).

Szmidecki Aleksander Romuald – architekt, artysta, budowniczy Płocka. Urodził się w Suchedniowie w 1857 r. Miał rodowód szlachecki. Rodzice – Franciszek, Honorata²⁷³. Posiadał dyplom Akademii Sztuk Pięknych w Sankt Petersburgu²⁷⁴. Został architektem Płocka po śmierci Konrada Bałazińskiego w 1885 r. Do Płocka przybył z rodziną z Warszawy (żona Stefania, syn Stefan Adam urodzony w Płocku). Był bardzo zaangażowany w czasie budowy Bazaru na nowym pl. Konstancyńskim. W Płocku był tylko dwa lata. Został zwolniony z powodu choroby²⁷⁵. Autorzy Leksykonu *Płocczanie...* widzieli go jedynie jako współzałożyciela Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego i jego sekretarza. W czasie gdy był na stanowisku architekta miasta, sporządzał kosztorysy, umowy, plany sytuacyj-

²⁶⁴ Tamże, sygn. 12459, k. 39–40.

²⁶⁵ Tamże, sygn. 10329, k. 207.

²⁶⁶ Tamże, sygn. 21287, k. 4.

²⁶⁷ Tamże, sygn. 12113, k. 42.

²⁶⁸ Tamże, sygn. 12423.

²⁶⁹ Tamże, sygn. 21285, k. 13.

²⁷⁰ Tamże, sygn. 21294.

²⁷¹ Tamże, sygn. 21299 (Wieża ciśnień).

²⁷² Tamże, sygn. 11144, k. 11, 39.

²⁷³ A. Papierowski, J. Stefański, dz. cyt., t. I.

²⁷⁴ APP, AMP, sygn. 3457.

²⁷⁵ Tamże, sygn. 17226.

ne. Proponował nieco inne rozwiązania np. przy realizacji plockiego Bazaru²⁷⁶. Sporządził też:

- Plan sytuacyjny dla nieruchomości nr 360 1/2 ul. Błonie²⁷⁷;
- Plan sytuacyjny części ul. Jerozolimskiej między Tylną i Niecałą dla nr 42, M. Margulies;
- Plan sytuacyjny części Płocka dla nieruchomości nr 204 (pl. Konstancyński i Królewiecka)²⁷⁸;
- Projekt arki w zaułku między ogrodzeniem J. Wernera i Sądem Okręgowym²⁷⁹.

Staszewski Kazimierz – geometra przysięgły, ur. się w Radziwiu 18 listopada 1858 r. Zamieszkały przy ul. Sienkiewicza 5 m. 4. W 1879 r. przybył do Płocka z Warszawy. Żona Jadwiga Maria, przybyła z Częstochowy w 1887 r. Syn Władysław Tadeusz²⁸⁰. K. Staszewski ukończył studia wyższe w Warszawie. 14 maja 1888 r. rektor Cesarskiego Uniwersytetu Warszawskiego nr 2657 powiadamia Magistrat m. Płocka, że Kazimierz Staszewski otrzymał tytuł geometry II klasy wydany na podst. 5 załączników i ma złożyć przysięgę²⁸¹. Za podpisem Uniwersytetu wydał dokumenty:

- plan majątku Sosnowo;
- plan majątku Rusinowo;
- 3 zeszyty wyliczeń trygonometrycznych;
- 2 plansze sieci trygonometrycznych;
- 2 zeszyty rejestrów miedzowych;

Pod spodem adnotacja Magistratu, że K. Staszewski złożył przysięgę 26 maja 1888 r.²⁸²

Jedną z pierwszych prac K. Staszewskiego było dokończenie pracy nad sporządzeniem planu nowej regulacji (zabudowy) miasta oraz rejestrów miedzowych cechowych gruntów Płockiej Kasy Miejskiej, gmin wyznaniowych i właścicieli prywatnych oraz naniesienie tych pomiarów na plan J. Łuszczewskiego z lat 1835–1836. Zadanie to pierwotnie powierzone było Konradowi Bałazińskiemu w 1881 r. Nie zostało wykonane z powodu jego śmierci. K. Staszewski wywiązał się z tego zadania. Następnie podjął się w ciągu 6 miesięcy poprawić plan nowej regulacji Płocka²⁸³. Praca ta ugruntowała jego pozycję jako eksperta w sprawach mierniczych. W roku 1903 Magistrat podpisał z nim umowę na sporządzenie no-

²⁷⁶ Tamże, sygn. 11649, k. 68, 98–99.

²⁷⁷ Tamże, sygn. 21294, 21281.

²⁷⁸ Tamże, sygn. 21277.

²⁷⁹ Tamże, sygn. 11628, k. 31.

²⁸⁰ Tamże, AMP – Zarząd miasta Płocka, sygn. 233.

²⁸¹ Tamże, AMP, sygn. 3743, k. 129.

²⁸² Tamże, k. 130.

²⁸³ Tamże, sygn. 11345, k. 41, 46, 63, 81, 86, 88.

wego planu Płocka²⁸⁴. Za tę pracę, zakończoną w 1907 r., otrzymał 3200 rb.²⁸⁵ Plan Staszewskiego był wykonany zgodnie z wymogami ówczesnej kartografii. W 1917 r. wykreślił kolejny plan Płocka, uważając, że poprzednie należy naprawić, a przede wszystkim uzupełnić²⁸⁶. Wykonał również kilka planów fragmentów Płocka, m.in. w 1894 r. plan Bulwaru Warszawskiego, kiedy koncentrowały się tam prace związane z przeprowadzeniem wodociągu²⁸⁷. Udzielał się naukowo i społecznie. Był jednym z założycieli Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego, Towarzystwa Naukowego Płockiego, Towarzystwa Ubezpieczeniowego *Snop*. Wypowiadał się we współczesnej prasie na temat kanalizacji, planów i pomiarów Płocka, na temat sportu, szczególnie wioślarstwa itp.

Usakiewicz Stefan – architekt miasta Płocka, inżynier cywilny. Wiemy o nim bardzo mało, gdyż nie ma go w żadnym opracowaniu. Z akt miasta Płocka wiadomo, że został zatrudniony na tym stanowisku po zwolnieniu Józefa Pętkowskiego. Wiadomo też, że posiadał dom w Płocku przy ul. Kolegialnej²⁸⁸. Sporządził kilka planów sytuacyjnych ubezpieczanych nieruchomości:

- AMP, sygn. 21291 (nr 204), k. 29;
- AMP, sygn. 21287 (nr 367 1/2);
- AMP, sygn. 21015 (nr 322b), k. 43.

Podobnie jak jego poprzednik na tym stanowisku, również dopuścił się samowoli budowlanej²⁸⁹.

Wysocki Antoni – pełniący obowiązki architekta miejskiego, budowniczy miasta Płocka w latach 1902–1918²⁹⁰. Po odzyskaniu niepodległości był również zatrudniony na podobnym stanowisku. W 1927 r. (24 stycznia) przeszedł na emeryturę²⁹¹. A. Wysocki urodził się w guberni piotrkowskiej, pow. częstochowski. Ojciec Stanisław Wysocki został zatrudniony w Urzędzie Budowlanym i dzięki jego staraniom Antoni praktykował również w tym wydziale pod okiem takich fachowców, jak S. Oraczewski i Józef Górski. Dzięki nim A. Wysocki, choć nie miał odpowiedniego wykształcenia, zdobył dużą wiedzę i nabył umiejętności potrzebne w przyszłej pracy. W 1885 r. ożenił się z córką architekta Jadwigą Gośławską. Małżonkowie dochowali się trzech synów: Zdzisława, Stanisława i Mirosława. 16 września 1874 r. został uznany przez Rządzący Senat za potomka szlacheckiego. Otrzymał dokument opatrzony Pieczęcią Departamentu Heroldii. W ostatnim okresie życia adres Wysockiego to ul. Dobrzyńska 9. Był on najdłużej sprawującym funkcję architekta Płocka. Oprócz pilnowania spraw dotyczących

²⁸⁴ Tamże, sygn. 13120, k. 3–4, 21, 23 i wiele in.

²⁸⁵ P. Gryszpanowicz, dz. cyt., s. 330.

²⁸⁶ Tamże, s. 334, il. 27.

²⁸⁷ APP, AMP, sygn. 12004.

²⁸⁸ Tamże, sygn. 21081, k. 62, Plan sytuacyjny z nieruchomością Usakiewicza.

²⁸⁹ Tamże, sygn. 21081 (nr 394 Wł. St. Górnicki).

²⁹⁰ Tamże, sygn. 26216 (Teczka akt osobowych A. Wysockiego).

²⁹¹ Tamże.

infrastruktury, takich jak przeprowadzanie kanalizacji, naprawianie chodników, jezdni, wprowadzenie telefonizacji, elektryfikacji, kontrolowanie nieruchomości pod kątem budowlano-sanitarnym budowniczy miasta sporządzał kosztorysy i umowy z wykonawcami, opisywał ubezpieczanie nieruchomości, wykonywał plany sytuacyjne itd. m.in.:

- zrobił kopię sporządzonego w 1906 r. przez geometrę Kazimierza Staszewskiego z nieruchomością nr 439, gdzie Brzeźnica wpada do Wisły²⁹²;
- plany sytuacyjne kilku ulic, w tym Starego Rynku, Dobrzyńskiej, Zduńskiej, Królewieckiej²⁹³;
- plan m. Płocka z 1903 r., na którym zaznaczono ulice wybrukowane²⁹⁴;
- plan części Płocka dla potrzeb wodociągu²⁹⁵;
- projekt z 1912 r. połączenie drogi z Powsina z drogą Bielską²⁹⁶.

Przede wszystkim nadzorował budowy prowadzone przez Magistrat. Wcześniej sprawdził się jako budowniczy, potwierdza to m.in. budynek dla potrzeb Sądu Okręgowego w Płocku. Budowa ta przyniosła mu awans na konduktora w Urzędzie Budowlanym. Jego dziełem były budynki dla monopolu spirytusowego w 1898 r. Antoni Wysocki zmarł w 1937 r.

Zienkiewicz Bolesław – inżynier dróg i mostów, architekt. Urodził się w roku 1861. Pochodził z Wilna. Ukończył Instytut Inżynierii Cywilnej w Petersburgu. Nie był budowniczym Płocka, ale z Płockiem łączyło go wiele. Miał stanowisko inżyniera gubernialnego, co sprawiało, że osobiście czytał przesyłane do urzędu uchwały w sprawach inwestycji drogowo-budowlanych, wszystkie kosztorysy B. Zienkiewicz sprawdzał, korygował i podpisywał. Osobiście zaangażował się w sporządzenie planu przyszłej budowy Płocka²⁹⁷ oraz podczas pracy Kazimierza Staszewskiego nad planem miasta Płocka²⁹⁸.

Słownik miar według Wielkiej Encyklopedii Powszechnej

Dziesięcina – miara powierzchni ziemi rozpowszechniona w Rosji od XV w. licząca 2 400 sążni, czyli 1,0925 ha; w Rosji i Królestwie Polskim urzędowa miara ziemi do 1918 r.

Fut – miara długości w systemie angielskim. 1 f = 12 cali = 0,3048 m; 1 f = 1/7 sążnia = 12 cali = 0,3048 m.

Mila – łacińska jednostka długości. W Polsce dawna mila liczyła 7146 m, mila nowopolska (od 1819 r.) – 8534,31 m.

²⁹² Tamże, sygn. 10917, k. 38.

²⁹³ Tamże, k. 203, 403.

²⁹⁴ Tamże, sygn. 13838.

²⁹⁵ Tamże, sygn. 12004.

²⁹⁶ Tamże, sygn. 14830, k. 3.

²⁹⁷ Tamże, sygn. 11345.

²⁹⁸ Tamże, sygn. 13120, k. 192.

Morga, móróg (od niem. Morgen – „ranek”) – dawna miara powierzchni ziemi określana (zależnie od jakości gleby, narzędzi i sprzężaju) wielkością pola zaoranego w ciągu 1 dnia przez parę wołów. W XVIII w. w Polsce morga dawna obejmowała 0,5673 ha.

Pręt – dawna miara długości; pręt nowopolski (1819–1848) – 4,32 m; pręt jako miara powierzchni = 0,01995 ha, 1/30 morgi = pręt nowopolski.

Pud – rosyjska dawna miara ciężaru używana w Rosji i Królestwie Polskim. 1 pud = 40 funtów (16,38 kg).

Sążeń – naturalna staropolska miara długości określona zasięgiem ramion człowieka (ok. 1,78 m); sążeń nowopolski obowiązujący w latach 1819–1848 w Królestwie Polskim – 1,728 m, rosyjski w Królestwie Polskim od 1849 – 2,134 m; pochodną sążnia jest sąg jako sześcienna miara drewna. W zaborze rosyjskim wprowadzono w 1849 r. sążeń rosyjski – 2,1336 m = 1/500 wiorsty.

Stopa – ang. *foot*, symbol ft, jednostka miary długości stosowana w Wielkiej Brytanii i USA. Przed wprowadzeniem systemu metrycznego stopa była stosowana w wielu krajach pod różnymi nazwami i miała różne wartości, stopa nowopolska (w Królestwie Polskim 1819–1849) = ok. 0,288 m, w Rosji i Królestwie Polskim po 1848 r. = 0,3038 m. Przy pomiarach ziemi stopa nowopolska, używana także po 1848 r. = 0,432 m.

Wiorsta – dawna rosyjska jednostka miary długości równa 1 066,78 m, którą dzielono na 500 sążni i 1500 arszynów; od 1849 r. używana w Królestwie Polskim; w. = 1/7 mili polskiej, do 1835 r. 1 077 m, po 1835 r. = 1 066,77 m; 1 w = 500 sążni.

Włoka – łan, jednostka miary powierzchni; w Polsce były najbardziej rozpowszechnione: łan flamandzki (średni, chełmiński) o pow. 16,7–17,5 ha oraz łan frankoński (teutoński, niemiecki) o pow. 22,6–25,8 ha; łan dzielił się na morgi (łan flamandzki – 30, łan frankoński – ok. 43).

Ważniejsze postanowienia, rozporządzenia, ukazy, okólniki (cyrkulary) dotyczące dróg (ujęcie chronologiczne)

- 20.04.1816 – Postanowienie Namiestnika gen. Józefa Zajączka na wniosek Rady Administracyjnej podziału dróg bitych kołowych na wielkie, średnie i wiejskie, a 15 maja określił powinność szarwarkową (APP, AMP, sygn. 133, k. 106).
- Postanowienie b. Naczelnika Królestwa Polskiego z dnia 12 lutego 1822 r. dotyczące dróg bitych, państwowych i ziemskich (liczyło 87 artykułów przepisów porządkowych).
- 9.04.1817 – dyrektor generalny Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji wydał okólnik, na mocy którego każdy włościanin zobowiązany był do odpracowania 10 dni powinności szarwarkowej w ciągu roku kalendarzowego.
- 3.04.1819 – Namiestnik postanowieniem ograniczył powinność szarwarkową do 8 dni (4 wiosną, 4 jesienią).

- 17.08.1820 – postanowienie ograniczające szarwark do 6 dni (2 dni w naturze, a za 4 dni miały być opłaty na rzecz skarbu państwa); uzupełnieniem ww. rozporządzenia było ustanowienie w 1821 r. opłaty drogowej na wszystkich państwowych drogach bitych.
- 14.05.1838 – zniesiono opłatę drogową, a ustalono cztery dni szarwarkowego przychodu, podatek od towarów przechodzących przez komory oraz 10% opłaty stemplowej i od dochodów stemplowych.
- 12.06.1827 – Prezes Komisji Wojewódzkiej Płockiej do Prezydenta: „po wypadkach rewolucyjnych drogi zostały zniszczone, a w latach następnych nie starano się przywrócić do pierwotnego stanu. Szarwark dwudniowy na ten cel przeznaczony w porze wiosennej, w sposób przyzwoity z poświęceniem się dozorujących i kierujących robotami mógłby być odpowiednią siłą. Do większych robót jak np. budowania mostów większych potrzebna jest pomoc pieniężna” (APP, AMP, sygn. 133, k. 76).
- Przepisy robienia adamizacji w miastach zatwierdzone reskryptem Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji (APP, AMP, sygn. 133, k. 77).
- 13/31.03.1861 – Obwieszczenie nr 10365 Płockiego Rządu Gubernialnego przypomina o postanowieniu Księcia Namiestnika Królestwa Polskiego z 12 lutego 1822 r. obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych, zapewnieniu służbie drogowej pomocy władz administracyjno-policyjnych dla stałego utrzymania takowych w należytym porządku i czystości (APP, AMP, sygn. 133, k. 106).
- Informacje o ostach i traktach w terytorium m. Płocka: są niebezpieczne dla przejeżdżających i przechodzących, potrzebują restauracji. Dotyczy to mostu drewnianego na strudze Brzeźnicy prowadzący do wsi Winiar (APP, AMP, sygn. 133, k. 85).

Przepisy, ustawy, instrukcje drogowe

- Obwieszczenie nr 10 365 Płockiego Rządu Gubernialnego przypomina o postanowieniu Księcia Namiestnika Królestwa Polskiego z 12 lutego 1822 r. obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych, zapewnieniu służbie drogowej pomocy władz administracyjno-policyjnych dla stałego utrzymania takowych w należytym porządku i czystości (APP, AMP, sygn. 133, k. 106).
- Odezwy służby drogowej odnoszące się do konserwacji dróg bitych mają być respektowane i wdrażane (APP, AMP, sygn. 133, k. 106).
- Przepisy robienia adamizacji, czyli pokrywania powierzchni dróg tłuczonym gładem zatwierdzone reskryptem Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji z 12 czerwca 1827 r. (APP, AMP, sygn. 133, k. 77).
- Wzory ulicy miejskiej na sposób Mac Adama urządzić się mającej z września 1820 r. (APP, AMP, sygn. 133, k. 67–68).

- Obwieszczenie Gubernatora Cywilnego Płockiego dotyczące wysadzanych przy drogach i traktach drzew. Są one własnością ogółu, nikt bez zezwolenia rządu nie ma prawa ich wycinać czy niszczyć. Kara od 1 do 5 rubli lub aresztu 3–7 dni (APP, AMP, sygn. 133, k. 114).
- Postanowienie b. Rady Zarządzającej Królestwa Polskiego z 16/28 maja 1833 r. o regułach przetargowych (APP, AMP, sygn. 10506).
- Postanowienie b. Namiestnika Królestwa Polskiego z 30 września 1820 r. cz. I: *przed każdą nieruchomością powinien być chodnik szerokości 2 sążni* (APP, AMP, sygn. 20780, k. 11).

Aneks

Aby lepiej poznać, jakie prace były prowadzone na ulicach Płocka, np. w latach 1873–1879 za prezydentury J. Widulińskiego, warto przytoczyć (w skrócie) materiał z jednostki Akt miasta Płocka opatrzonej sygn. 21441:

Rok 1873:

- splantowanie i wybrukowanie części ul. Więziennej;
- przebrukowanie zjazdu do Wisły powyżej mostu i położenie drenażu; postawienie mostka nad rowem przy skrzyżowaniu ul. Więziennej z Szeroką;
- przebrukowanie kanału ściekowego przy ul. Mostowej;
- urządzenie kanału odpływowego na ul. Bielskiej;
- wykonanie mostku w poprzek ul. Teatralnej.

Rok 1874:

- przebrukowanie rowów i urządzenie chodników asfaltowych oraz mostków;
- przebrukowanie części Rynku Kanonicznego;
- przebrukowanie ulic: Dominikańskiej i Kolegialnej, Bielskiej, Misjonarskiej, Więziennej;
- zbudowanie drogi szosowej w Alejach Miejskich;
- zbudowanie ogrodzenia na ul. Dobrzyńskiej i przy Teatrze;
- naprawy studni miejskich;
- postawienie nowych barierek przy ogrodach miejskich;
- postawienie nowych ogrodzeń przy ul. Tumskiej i Więziennej;
- położenie asfaltu przed jatkami mięsnymi.

Rok 1875 i 1876:

- zbudowanie części szosy w Alejach;
- przebrukowanie niektórych ulic i kanałów oraz urządzenie nowych;
- naprawa ścieżek w ogrodzie;
- urządzenie nowego placu targowego przy jatkach;
- przebrukowanie ul. Gimnazjalnej;
- urządzenie placu do handlu zwierzętami;
- urządzenie podziemnej rury cementowej z odpływem w poprzek ul. Warszawskiej (częściowo);

- urządzenie podziemnej rury cementowej od ul. Mostowej do ul. Teatralnej i dalej do rzeźni;
- urządzenie drogi gruntowej od ul. Dobrzyńskiej do rzeźni;
- brukowanie, przebrukowanie, plantowanie niektórych ulic;
- przygotowanie materiałów do remontu traktu Płock–Lipno;
- przygotowanie materiałów do remontu szosy części ul. Bielskiej oraz szosy w kierunku Alei;
- urządzenie rur i rowów do nowej rzeźni i przez jar Dobrzyński do Wisły;
- przygotowanie materiałów do remontu traktu maszewskiego.

Rok 1877

- urządzenie rur cementowych odprowadzających z dzielnicy żydowskiej przez Stary Rynek, ul. Dobrzyńską do nowego rowu na nabytych od Oknińskiego gruntach inwestycyjnych za ponad 8500 rubli;
- urządzenie drogi szosowej o długości 200 sążni z brukowaniem chodnika w kierunku Alei od Rogatek Dobrzyńskich do nowego cmentarza.

Rok 1878

- urządzenie i brukowanie nowego placu targowego między ul. Królewicką i Alejami oraz skweru na Starym Rynku;
- naprawy i przebrukowanie jezdni na niektórych ulicach;
- postawienie 17 latarni ulicznych.

BIBLIOGRAFIA

Opracowania

Askanas K., *Sztuka Płocka*, Płock 1974.

Grochowska-Iwańska K., Wojciechowska A., *Prezydenci Płocka (do 1939 r.)*, Płock 2015.

Grochowska-Iwańska K., Gryszpanowicz P., *Dzieje drogownictwa w Płocku (XIX–XXI w.)*, Płock 2020.

Kassan N., *Stan dróg bitych w guberni płockiej w oparciu o wiadomości z „Korespondenta Płockiego” w latach 1876–1888*, „Rocznik Mazowiecki” 2011, nr 23.

Kowalczyk R., *Rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim w latach 1815–1918*, „Przegląd Naukowo-Historyczny” 2004, t. III, nr 1.

Krajewski M. (red.), *Dzieje Płocka. T.2. Dzieje miasta w latach 1973–1945*, Płock 2006.

Papierowski A.J., Stefański J., *Płocczanie znani i nieznani*, Płock 2002.

Staszewski K., *Plany i pomiary miasta Płocka oraz gruntów podmiejskich od roku 1793 do lat ostatnich*, Płock 1938.

Stogowska A.M., *Opis topograficzny i statystyczno-historyczny miasta gubernialnego Płocka z 1860 r.*, „Płocki Rocznik Historyczno-Archiwalny” 1998, t. IV.

Źródła

Archiwum Państwowe w Płocku:

Akta miasta Płocka, sygn. 133, 135, 185, 291, 382, 1030, 1138, 1177, 6554, 10059, 10100, 10121, 10179, 10229, 10231, 10271, 10276, 10311, 10313, 10320, 10323, 10327, 10329, 10418, 10420, 10450, 10473, 10500, 10506, 10520, 10540a, 19573,

10574, 10653, 10662, 10670, 10745, 10805, 10806, 10873, 10883, 10899, 10917, 11018, 11071, 11076, 11120, 11165, 11187, 11208, 11209, 11224, 11345, 11440, 11498, 11636, 11640, 11649, 11656, 11726, 11729, 11766, 11787, 11789, 11792, 11794, 11828, 11877, 11885, 11904, 12004, 12123, 12189, 12281, 12459, 12460, 12478, 12553, 12562, 12663, 12754, 12812, 12990, 13120, 13215, 13290, 13570, 13689, 14882, 14932, 14962, 20775, 20776, 20779, 20780, 21441, 21772, 21809, 22096, 22102, 22105, 22187, 22868.

Płocki Rząd Gubernialny, sygn. 3168, 4306.