

ZARYS DZIEJÓW PŁOCKIEJ WISŁY

Abstrakt

Obecnie w granicach Płocka znajduje 21 osiedli, obszar wielkoprzemysłowy PKN Orlen oraz obszar rzeki Wisły z terenem zalewowym. Wisła w tysiącletniej historii Płocka odgrywała ważną rolę, przy czym oddziaływała istotnie na losy mieszkańców miasta i wzajemnie.

Słowa kluczowe: rzeka Wisła, mosty, port rzeczny, stocznia rzeczna, żegluga parowa.

Ogólne informacje o Wiśle

Dzieje Wisły liczą ok. 20 tys. lat. Rzeka utworzyła się w epoce późnego plejstocenu¹, w okresie lodowcowym, gdy wielki lądolód cofając się zatrzymywał się na terenie dzisiejszej środkowej Polski. Ocieplenie klimatu powodowało ogromne spiętrzanie wody, która płynęła z południa i kierowała się na zachód do Morza Północnego. Wisła okresowo zapewne była trzecią lub czwartą co do długości rzeką w Europie, gdyż dwie ówczesne duże pra-rzeki Odra i Ren stanowiły jej dopływy. W tym też okresie utworzyła się ogromna dolina pra-Wisły, której koryto osiągało do 20 km szerokości².

Obecnie Wisła w całości znajduje się w granicach Polski, jest najdłuższą rzeką w zlewisku Morza Bałtyckiego. Długość rzeki od źródeł Baraniej Góry w Beskidzie Śląskim do Zatoki Gdańskiej wynosi 1023,5 km, natomiast szerokość w najszerszym miejscu – ok. 1,5 km. Dorzecze rzeki zajmuje większość obszaru Polski tj. 194 424 km². Bieg Wisły podzielono geograficznie na trzy części: 1/ bieg górny – od źródeł do miejscowości Zawichost (poniżej ujścia Sanu); 2/ bieg środkowy – od Zawichostu do ujścia Narwi; 3/ bieg dolny – od ujścia Narwi do Bałtyku.

Do XIV w. ujście rzeki Wisły do Morza Bałtyckiego tworzyła delta, którą stanowiła Wisła Elbląska (obecnie Szarpawa) wpadająca do Zalewu Wiślanego (główne wschodnie ramię rzeki) oraz Wisła Gdańska mająca ujście bezpośrednio do zatoki Gdańskiej (mniejsze zachodnie ramię). Po powodzi w 1371 r. główny nurt rzeki stanowi Wisła Gdańska, natomiast po powodzi w 1840 r. utworzyła się dodatkowa odnoga rzeki – Wisła Śmiała. Po kolejnej powodzi w 1888 r. zrealizowano w latach 1891-1895 nowe główne ujście Wisły. Powstało ono w wyniku wykonania pomiędzy Świbnem i Mikoszewem kanału Przekop (wytyczonego wzdłuż średniowiecznej odnogi Wisły o nazwie Przemysława). Kanał ten o długości 7,1 km i szerokości od 250 m do 400 m spowodował skrócenie biegu rzeki o ok. 10 km i utworzenie wyspy Sobieszewskiej. Obecnie prawym ramieniem delty Wisły jest rzeka Nogat (62 km), która oddzielona jest od drugiego z ramion Leniwki, służą w Białej Górze³.

Wisła jest największą w Europie rzeką „dziką” (praktycznie nieuregulowaną). W większości nurtu jest rzeką o charakterze naturalnym, o korycie roztokowym z dużymi łachami i kępami, jej brzegi zazwyczaj są łagodne i trawiaste, jednakże w określonych odcinkach tworzy strome gliniaste skarpy wysokości do 50 m.

¹ J. Kondracki, *Geografia fizyczna Polski*, wyd. III, Warszawa 1978; s. 43-72; Cytat: *W północnej części terytorium kraju pokrywają osady czwartorzędu. Cechował się on zadziwiającym rytmem zmian klimatycznych. Najważniejszym zjawiskiem było kilkakrotne, silne oziębianie się klimatu, które doprowadziło do powstania na północy lądu europejskiego wielkich czas lodowych, dochodzących w swym rozprzestrzenianiu się poza 50 stopni szerokości geograficznej* (Kraków – Wieliczka). *Bezpośrednia działalność erozyjna i akumulacja lodowców skandynawskich oraz warunki klimatyczne, panujące poza ich zasięgiem, wytworzyły swoisty typ osadów i form, nadających piętno rzeźbie naszego kraju.*

² <https://pl.wikipedia.org>Wisła>.

³ <https://pl.wikipedia.org>Delta Wisły>.

Rzeka Wisła w przeszłości stanowiła ważny trakt komunikacyjny i handlowy oraz posiadała istotne znaczenie w wyżywieniu mieszkańców (rybołówstwo, młynarstwo). Od czasów prehistorycznych miasta powstałe nad rzekami rozwijały się szybciej, gdyż poza funkcją obronną rzeka ułatwiała komunikację i handel z innymi ośrodkami miejskimi. Jako potężny szlak handlowy Wisła wraz z jej dorzeczem przyczyniła się do powstania i rozwoju w okresie średniowiecza wielu osad i miast, jak: Kraków, Sandomierz, Sieciechów, Czersk (dawniej nad Wisłą), Warszawa, Zakroczym, Czerwińsk, Wyszogród, Płock, Dobrzyń, Włocławek, Bobrowniki, Nieszawa, Toruń, Fordon, Chełmno, Świecie, Grudziądz, Nowe, Gniew, Tczew i Gdańsk oraz Malbork (przy rzece Nogat, stanowiącej wschodnią odnogę Wisły wpadającej do Zalewu Wiślanego). W historii gospodarczej Polski Wisła odgrywała wiodącą rolę jako droga wodna⁴, dopiero po II wojnie światowej tę pozycję przejęła Odra.

Według Piotra Gryszpanowicza: *Początek budownictwa mostowego na dużych rzekach w Polsce należy datować na XIII w. To właśnie w tym okresie powstały drewniane mosty na Wiśle w Brzesku (dziś Nowe Brzesko) i nieco później w Kazimierzu, dzisiejszej dzielnicy Krakowa. Choć w XIV i XV w. na ziemiach polskich budowano już mosty murowane, kamienne i ceglane, to za wyjątkowy uznano most łyżwowy zbudowany na Wiśle w czerwcu 1410 r. w Czerwińsku. /.../ Choć budowa mostów łyżwowych była w Polsce już znana, to wcześniej w Polsce nie powstał tak długi, bo mający około 500 m długości most. Po przeprawieniu się wojsk, obiekt rozebrano i spławiono do Płocka, gdzie był przechowywany. We wrześniu na potrzeby powracającego spod Grunwaldu wojska most spławiono i ponownie zamontowano, tym razem pod Przypustem w okolicy Ciechocinka. W kolejnych latach obserwujemy ciągły rozwój mostownictwa, szczególnie widocznego w dużych miastach, którego punktem kulminacyjnym jest budowa stałego mostu drewnianego przez Wisłę w Warszawie⁵. Historię wszystkich przepraw mostowych na Wiśle od czasów najdawniejszych do końca lat 90. XX w. opisał związany z Filią PW w Płocku prof. Bolesław Chwaściński⁶ w książce *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*⁷.*

Pierwsze młyny wodne na Wiśle powstały w XI w. Udokumentowane początki handlu spławnego na Wiśle i Dunajcu w zakresie drewna, miedzi i żelaza datowane są na XIII w.⁸ W okresie rozbicia dzielnicowego Polski w XIII i XIV w. największe korzyści z handlu na Wiśle osiągało Państwo Krzyżackie, w którym w ramach systemu handlu hanzeatyckiego nastąpił szybki rozwój gospodarczy.

O znaczeniu komunikacji rzecznej za czasów króla Kazimierza Wielkiego (1310-1370) świadczą murowane spichrze budowane w miastach na brzegach Wisły. Rozwój krajowej komunikacji rzecznej na Wiśle nastąpił po zwycięstwie króla Władysława Jagiełły (1362-1434) nad potężnym państwem krzyżackim w 1410 r. Po zakończeniu wojen z Krzyżakami i podpisaniem w 1466 r. pokoju w Toruniu przez króla Kazimierza Jagiellończyka (1427-1492) transport wodny na dolnej Wiśle stał się bezpieczny i powszechny, ponadto król ogłosił Wisłę i jej dopływy drogami publicznymi. Wiek XVI zapisał się w dziejach gospodarczych Rzeczypospolitej jako okres prosperity, co powodowało masową wymianę towarów pomiędzy miastami położonymi wzdłuż Wisły, a handel zamorski przez Gdańsk stał się powszechny. Należy odnotować, iż związku z powtarzającymi się powodziami na odcinku gdańskiej Wisły król Zygmunt I Stary (1467-1548) polecił kasztelanowi gdańskiemu zbadać możliwości

⁴ W. Dowłaszewicz, *Wisła. Środowisko – ludzie – kultura*, Płock 2000.

⁵ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty na Wiśle*, Płock 2017, s. 7

⁶ Ibid., s. 394; Cytat: Doc. dr inż. dróg i mostów Bolesław Chwaściński (1909-1992) – pracownik naukowy w zakresie mechaniki gruntów i fundamentowania, historyk techniki, alpinista. /.../ Pracę zawodową rozpoczął w Biurze Konstrukcyjnym Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji, uczestnicząc w projektowaniu stalowego mostu przez Wisłę w Płocku. /.../ Pracując w Afganistanie, projektował i budował pierwsze w tym kraju nowoczesne drogi kołowe. /.../ Po powrocie do Polski pracował w Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych, piastując funkcje kierownicze. /.../ W 1953 r. rozpoczął pracę naukowo-dydaktyczną na Politechnice Warszawskiej na Wydziale Inżynierii Lądowej. /.../ Prowadził też wykłady w Filii Politechniki Warszawskiej w Płocku. /.../ Po przejściu na emeryturę w 1975 r. poświęcił się przede wszystkim historii polskiego mostownictwa i drogownictwa XIX i XX w., dokonał wielu cennych ustaleń, które publikował na łamach czasopism fachowych, głównie „Drogownictwa”.

⁷ B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Warszawa 1997.

⁸ T. Kowalewski, *Wisła...*[informacje encyklopedyczne dotyczące rzeki], „Notatki Płockie” 1978, nr 2, s. 15-16.

technicznych i ekonomicznych wykonania nowego ujścia Wisły do Bałtyku⁹. Przegrane w XVII w. długoletnie wojny szwedzkie i z Carstwem Rosyjskim oraz wojna domowa (powstanie Chmielnickiego), jak również brak reform w kraju, spowodował regres w gospodarce, stąd transport towarowy na Wiśle uległ zmniejszeniu. W wieku XVIII pomimo prób naprawy Rzeczypospolitej przez obóz reformatorski króla Stanisława Augusta Poniatowskiego (1732-1798) znaczenie Wisły uległo tylko niewielkiej poprawie. Należy odnotować, iż w 1768 r. major wojsk koronnych RP Jan Jerzy de Woyten wystosował do króla Stanisława Augusta memoriał, w którym przedstawił pierwszy znany projekt przekopu Wisły do Bałtyku.

W wyniku postanowień traktatu wiedeńskiego w 1815 r.¹⁰ Wisła znalazła się w granicach trzech państw: Cesarstwa Austriackiego, Cesarstwa Rosyjskiego i Królestwa Pruskiego (później Cesarstwa Niemiec), przy czym w górnej części rzeki na odcinku od Niepołomic do ujścia Sanu (185 km) stała się rzeką graniczną pomiędzy Austrią i Rosją. W ramach konwencji zawartej pomiędzy Rosją i Austrią prowadzone były niewielkie prace dotyczące regulacji górnej części Wisły. Na odcinku dolnej Wisły, przepływającej przez ziemię mazowiecką w zaborze rosyjskim nazywanym Królestwem Polskim (Królestwem Kongresowym lub Krajem Nadwiślańskim) regulacja rzeki sprowadzała się prawie wyłącznie do działań doraźnych. O ile zaborcy z Moskwy i Wiednia panowali na ziemiach polskich i niewiele inwestowali, to zaborca z Berlina kolonizował i germanizował tereny polskie, stąd efektywnie urbanizował miasta i wsie oraz skutecznie przystąpił do regulacji północnej części dolnej Wisły (z wykonaniem w latach 1891-1895 „przekopu”, stanowiącego nowe ujście Wisły do Bałtyku).

W Królestwie Kongresowym w okresie od 1821-1830, gdy ministrem skarbu był książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki (1778-1846), problematyka komunikacji rzecznej była właściwie doceniana. Książę w wielu dziedzinach był prekursorem: w 1825 r. założył Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, w 1828 r. utworzył Bank Polski, rozpoczął też prace nad regulacją Wisły, zainicjował budowę kanału Augustowskiego oraz wydatnie przyczynił się do budowy floty parostatków i nowoczesnego transportu rzeczno¹¹.

W 1827 r. nastąpił początek funkcjonowania żeglugi parowej na Wiśle. Pierwszymi organizatorami firm transportu rzeczno¹² byli Konstantyn Wolicki i Antoni Steinkeller. Dużą dynamiką rozwoju wykazała się „Spółka Żeglugi Parowej A. Zamojskiego”, która posiadała 14 parostatków wyprodukowanych w większości w warszawskim Czerniakowie. Pierwszym statkiem parowym żeglującym po Wiśle był „Victory”. Spółka wprowadziła regularne połączenia Warszawy z Gdańskiem, rejs w jedną stronę trwał 2 doby. Uruchomiono również żeglugę w górę rzeki – do Puław. Firma hrabiego Andrzeja Zamojskiego (1800-1874) funkcjonowała do 1870 r. Po wyjeździe hrabiego z Polski po powstaniu styczniowym (1863-1864) spółka znalazła się w trudnościach finansowych.

W ostatnim trzydziestoleciu XIX w. wiodącą firmą i głównym przewoźnikiem na rzekach Królestwa Kongresowego było „Towarzystwo Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa”. Maurycy Fajans (1827-1897) zakupił kilka statków od Spółki Zamojskiego oraz „Warsztaty Żeglugi Parowej” w Solcu k. Warszawy, w których budował statki dla siebie. Po jego śmierci przedsiębiorstwo przejęli trzej synowie, którzy zarządzali nim do wybuchu I wojny światowej. Przełom XIX i XX wieku to okres największego rozkwitu żeglugi parowej na Wiśle, pływało wówczas ponad 100 jednostek towarowych i pasażerskich oraz setki barek, a obsługiwały cały ten tabor tysiące osób¹².

W latach I wojny światowej (1914-1918) Wisła kolejny raz stała się rzeką martwą komunikacyjnie. Była incydentalnie wykorzystywana do transportu sprzętu wojskowego i wojska. Po wojnie w II RP

⁹ J. Tomaszewski, *Wisła płynie przez Płock*, „Notatki Płockie” 1960, nr 2, s. 5-7.

¹⁰ M. Pilikowski (red.), *Encyklopedia Powszechna*, t. V, Kraków 2008, (Kongres wiedeński), s. 152. W trakcie obrad kongresu wiedeńskiego (IX 1814 – VI 1815) przedstawiciele państw zwycięskiej koalicji anty-napoleońskiej (Anglia, Rosja, Austria i Francja) wyznaczyli ramy życia Europy przez następne 100 lat. W sprawach narodu polskiego zapadły decyzje utworzenia: Królestwa Polskiego (związanego z Cesarstwem Rosyjskim), Wielkiego Księstwa Poznańskiego (w granicach Królestwa Pruskiego) i Rzeczypospolitej Krakowskiej (pod nadzorem trzech państw rozbiorowych).

¹¹ P. T. Śliwiński, *Krótką historią żeglugi parowej na Wiśle*, „Notatki Płockie” 2011, nr 4, s. 4.

¹² Ibid., s. 5.

najpierw żegluga została upaństwowiona, a następnie po 1921 r. nastąpił okres zwrotu jednostek pływających byłym właścicielom. Nadmiar firm warszawskich, plockich i włocławskich obsługujących transport wodny na Wiśle, powodował małą opłacalność branży i wymusił zakończenie walki konkurencyjnej pomiędzy przewoźnikami. W 1927 r. utworzono międzymiastową Spółkę Akcyjną „Polska Żegluga Rzeczna Vistula”, pod której banderą pływało ok. 40 statków parowych należących do różnych armatorów.

Do 1930 r. marynarze śródlądowi zdobywali kwalifikacje w oparciu o praktykę zawodową. Przyjęto następującą hierarchię stopni: młodszy marynarz, marynarz, starszy marynarz, bosman, sternik i kapitan. W 1931 r. Państwowy Zarząd Dróg Wodnych częściowo uregulował tę problematykę; zainteresowani otrzymywali patenty na określone stopnie dopiero po zdaniu egzaminu praktycznego. W 1934 r. Ministerstwo Komunikacji wydało rozporządzenie o patentach żeglarskich w żegludze śródlądowej¹³. W okresie dwudziestolecia międzywojennego większość stoczní rzecznych w Polsce należała do państwowych zarządów. Stocznie te z wyjątkiem stoczni w Modlinie nie posiadały przemysłowego oprzyrządowania i pracowały sposobem rzemieślniczym.

W latach 1939-1945 w okresie okupacji hitlerowskiej Niemcy wykorzystali plocką stoczní i port w celach zbrojeniowych, gdyż wytwarzali w Płocku wojenne jednostki pływające. Po II wojnie światowej przystąpiono w kraju do odbudowy stoczni rzecznych oraz wydobycia zatopionych statków i ich remontowania. W początkowych latach PRL, przed odbudową mostów drogowych i kolejowych na Wiśle, nastąpił rozkwit żeglugi towarowej i pasażerskiej. Jednakże w wyniku braku kompleksowych działań regulacyjnych Wisła sukcesywnie przestawała spełniać wymogi śródlądowej drogi transportowej. Równocześnie znaczną część dotychczasowego rzecznoego transportu przejęło kolejnictwo. W latach 60. XX w. kończył się popyt na transport rzeczny, liczba parostatków zmniejszyła się do kilkunastu. Żegluga parowa zniknęła z Wisły z końcem lat 80. XX w. W tych warunkach część statków obsługiwała tzw. linię wczasową, tj. zapewniała pasażerom tygodniowe zakwaterowanie i wyżywienie. Ostatnia organizacja transportu wodnego na Wiśle, tj. „Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Warszawska” została zlikwidowana w 1989 r.

W historii Wisły odnotowano katastrofalne powodzie w latach: 1371¹⁴, 1532¹⁵, 1635 r., 1813¹⁶, 1824¹⁷, 1840, 1844¹⁸, 1884, 1888, 1924, 1934¹⁹, 1960, 1982²⁰, 1997²¹, 2001 i 2010. Aby częściowo zapobiec powodziom zbudowano kilka zbiorników retencyjnych na dopływach górnego biegu rzeki oraz zbiorniki na górnej Wiśle: Goczałkowski (1956 r.) i Czerniański (1973 r.). Tereny dolnej Wisły w znacznym stopniu zabezpieczają przed powodzią zaporą w Dębem na Narwi, która utworzyła w 1963 r. jezioro Zegrzyńskie oraz oddany w 1970 r. do użytku stopień wodny we Włocławku²².

Średnioroczny przepływ Wisły na odcinku ujściowym wynosi 1046 m³/sek. Ostatnio wraz z ocieplaniem klimatu coraz częściej występują gwałtowne opady, które powodują olbrzymie zniszczenia materialne wzdłuż Wisły i na jej dopływach. Zdarzające się okresy suche powodują, że brakuje wody w

¹³ Ibid., s. 6.

¹⁴ <https://pl.wikipedia.org>Wisła>; powódź w 1371 r. spowodowała, iż głównym ujściem rzeki do Bałtyku została Wisła Gdańska.

¹⁵ B. Kuźnicki, *Wisła pod Płockiem*, [w:] *Dziesięć wieków Płocka*, red. J. Chojnacki, Płock 1969, s. 77; Cytat: *Niszczycielskie działanie rzeki spowodowało katastrofę w 1532 r., kiedy to część zamku zwała się do rzeki*.

¹⁶ Ibid., s. 77; Cytat: *W lipcu 1813 r. kry lodowe zerwały most w Płocku*.

¹⁷ Ibid., s. 77; Cytat: *Wiosną 1824 r. na wodowskazie Płock notowano + 7,83 m*.

¹⁸ Ibid., s. 77; Cytat: *W roku 1844 r. spiętrzenie wody osiągnęło + 8,50 m, tj. około 5,34 m ponad stan średni roczny*.

¹⁹ T. Kowalewski, *Wisła... ..op. cit.*, s. 16; Cytat: *Wiosną 1934 r. zalane ok. 2500 km², utonęło 65 osób*.

²⁰ G. Gołębiowski, *Powódź w Płocku w 1982 r.*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta w latach 1945-2020*, t. 3, red. G. Gołębiowski, T. Piekarski, Płock 2020.

²¹ B. Trębala, *Od powodzi w 1982 r. do powodzi w 1997 r.*, „Notatki Płockie” 1997 nr 3, s. 33-40 oraz nr 4, s. 33-34.

²² W. Lenart, A. Magnuszewski, *Symposium poświęcone wpływowi włocławskiego spiętrzenia Wisły na środowisko*, „Notatki Płockie” 1987, nr 1, s. 44-45.

Wiśle. Przykładowo poziom rzeki w dniu 28 sierpnia 2015 r. w Warszawie wynosił tylko 41 cm. Wisła w drugiej połowie XX w. prawie na całej długości została zanieczyszczona ściekami miejskimi i przemysłowymi oraz wodami zasolonymi. W ostatnich latach zwiększono nakłady na budowę oczyszczalni ścieków, stąd jakość wody w rzece uległa znacznej poprawie.

Obecnie rzeka Wisła, w przeciwieństwie do Odry, w zakresie transportu towarowego i pasażerskiego kolejny raz praktycznie zamarła. Miasta leżące nad najdłuższą rzeką polską wykorzystują jej zasoby głównie dla poboru wody oraz w celach rekreacyjnych i do uprawiania sportów wodnych.

Krótką historia Płockiej Wisły

Płock położony jest w odległości 798 km od źródeł Wisły, 125 km od Warszawy i 47 km od Włocławka. Początek historii płockiego odcinka Wisły sięga X w. i funkcjonującej przeprawy przez rzekę w pobliżu prawobrzeżnego cypla skarpy wiślanej (obecnie nazywanego Wzgórzem Tumskim)²³ i punkтового skupiska osadniczego w Radziwiu²⁴ (po lewej stronie rzeki). Przeprawa ta przed tysiącem lat stanowiła ważny węzeł komunikacyjny, który łączył pradawny trakt lądowy łączący tereny plemion rusińskich i Słowian północno-zachodnich z wodnym szlakiem Wisły i Bugu – od Karpat do Bałtyku.

W pobliżu tej przeprawy na wysokim urwistym brzegu Wisły na Wzgórzu Tumskim państwo gnieźnieńskie w drugiej połowie X w. założyło ze względów strategicznych w stosunku do plemion nadbałtyckich i rusińskich gród warowny²⁵, przy którym później powstała osada płocka. Rozbudowana aglomeracja płocka już w XII w. stała się najważniejszym ośrodkiem gospodarczym i handlowym na Mazowszu oraz liczącym się miastem książęcym w kraju Piastów (za czasów Władysława Hermana miasto było nawet nieformalną stolicą kraju). W latach średniowiecznego rozbitcia dzielnicowego Polski znaczenie Płocka malało, początkowo miasto było stolicą Mazowsza, później części tej dzielnicy, a w XV w. było tylko siedzibą małego księstwa płockiego.

Po włączeniu w 1495 r. księstwa płockiego do Rzeczypospolitej przez króla Jana Olbrachta (1459-1501) Płock niewiele zyskiwał ekonomicznie na handlu z Gdańskiem. Miasto leżące przy głównej krajowej arterii handlu rzeczno-morskiego mogło tylko obserwować przepływające tratwy i statki, gdyż Toruń opierając na przywilejach uzyskanych w czasach „krzyżackich” (1228-1454), a następnie podtrzymanych w 1457 r. przez króla Kazimierza Jagiellończyka²⁶, przez długi czas wykorzystywał swoją monopolistyczną pozycję w handlu i transporcie na Wiśle. Jednakże według ks. prof. Tadeusza Żebrowskiego: *Kupcy płockcy korzystali ze zwolnień celnych w Koronie na mocy przywileju króla Kazimierza Jagiellończyka z 1454 roku. O wielkości ruchu handlowego w Płocku świadczą znaczne dochody z cła rzeczno-morskiego w drugiej połowie XV w.*²⁷ Król Aleksander Jagiellończyk (1461-1506) nadał w

²³ Wzgórze Tumskie popularnie nazywane jest Wzgórzem Zamkowym.

²⁴ B. Kuźnicki, *Wisła pod Płockiem...op. cit.*, s. 75-76; Cytat: *Prawdopodobnie jeszcze kilkadziesiąt lat temu Wisła pod Płockiem płynęła dwoma odnogami: lewa – miała otaczać wyspę radziwisko-popłacińską. /.../ W czasie wiosennych wylewów wody Wisły wdzierały się do dawnego swego koryta w kotlinie radziwiskiej. /.../ Na terenach dawnego koryta Wisły założone zostało Radziwie, wspomniane w 1187 r. w dokumencie Kazimierza Sprawiedliwego.*

²⁵ W. Szafranski, L. Zygmunt, *Płock w dobie narodzin państwa Piastów*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta do 1793 r.*, t. 1, red. M. Kallas, Płock 2000, s. 26; Cytaty: *Płock położony jest na płaskiej wysoczyźnie morenowej zbudowanej z glin zwałowych przewarstwionych piaskami i żwirami, zwanej Wysoczyzną Północnomazowiecką. Pradolina Wisły wcięła się głęboko w ową wysoczyznę, tworząc stromą, gliniastą, blisko pięćdziesięciometrową wysoką skarpgę, którą pokarbowywały wąwozy erozyjne. Jary te wyodrębniły z masywu Wzgórze Tumskie o szczególnych walorach obronnych, którego znaczne wypiętrzenie ponad nurt rzeki umożliwiło kontrolę rozległego obszaru, tworząc dogodne warunki do rozwinięcia się tu intensywnego osadnictwa na samej wysoczyźnie, jak i na dnach doliny Wisły, która płynie tu przez Kotlinę Płocką. Na dnach pradoliny rzecznej osadnictwo skupiło się na oblanej rozlewiskami nurtu Wisły, Kępie Radziwiskiej, którądy wiodła przeprawa przez tę rzekę.*

²⁶ W związku z finansowaniem przez patrycjat toruński polskich wojen przeciwko Krzyżakom król Kazimierz Jagiellończyk w 1457 r. nadał dla Torunia szereg przywilejów, w tym również bezwzględne prawo składu zobowiązujące obcych kupców przybywających drogami lądowymi i rzeką Wisłą do sprzedaży swoich towarów w Toruniu. Ponadto zobowiązał kupców udających się do Prus Królewskich do jechania drogami przez Toruń.

²⁷ ks. T. Żebrowski, *Stolica książąt mazowieckich i płockich...op. cit.*, s. 70.

1505 r. przywilej zezwalający polskim kupcom na wolny od opłat transport towarów do Gdańska²⁸. Pozycję Płocka i innych nadwiślańskich miast znacznie poprawiła zmiana przepisów dotyczących uwolnienia od składu toruńskiego przez króla Zygmunta I Starego w 1537 r.²⁹ Spowodowały one gwarancję swobodnego przepływu drogą wiślaną do Gdańska i przyczyniło się do szybkiego rozkwitu handlu, głównie zbożem. Stąd dla mieszczan płockich najbardziej korzystnym gospodarczo był XVI w., gdy w pełni przestało funkcjonować toruńskie prawo składu. W XVII i XVIII w. w wyniku wojen, pożarów i pomorów Płock stracił swoją poprzednią pozycję gospodarczą i stał się małym wyludnionym miasteczkiem. Tym niemniej funkcjonował administracyjnie jako miasto wojewódzkie oraz siedziba dużej diecezji (w tym czasie znaczenie Wisły dla mieszkańców miasta zmalało).

Dopiero w XIX w., pomimo okresu niewoli, wraz z rozwojem ekonomicznym i ludnościowym w miastach Królestwa Kongresowego w zaborze rosyjskim, Płocka Wisła odzyskała swoją dawną pozycję. W wieku nazywanym w Europie „wiekiem żelaza i pary” do Płocka niestety tylko częściowo dotarła rewolucja przemysłowa, gdyż rozwój gospodarczy miasta w większości nadal opierał na manufakturach i tradycyjnym rzemiośle. Z uwagi na brak kolei ważną rolę w gospodarce miasta zaczął odgrywać ponownie transport rzeczny, a od drugiej połowy tego wieku nowoczesny transport parowy. Należy zaznaczyć, że odległy o ok. 50 km Włocławek w związku uruchomieniem w 1862 r. kolei na trasie Warszawa-Kutno-Włocławek-Aleksandrów-Toruń-Bydgoszcz rozwijał się gospodarczo i urbanistycznie znacznie szybciej niż Płock³⁰.

Płockie mosty na Wiśle

Pierwszy most przez Wisłę w Płocku powstał w latach 1836-1838, został zaprojektowany przez inż. Frankowskiego i generalnego inspektora komunikacji ppłk. Teodora Urbańskiego. Most miał długości 635 m i szerokości 14 m, był sezonowym mostem pływającym, użytkowanym z wyłączeniem okresu zimowego³¹. Przeprawę tę składającą się z dużych drewnianych 27 tafli, ustawionych na 38 łyżwach (tj. 17 metrowych łodziach o szerokości 5 m) wybudował hydrolog Marek Lajourdie (1797-1881)³². Był to francuz, który po otrzymaniu obywatelstwa Królestwa Polskiego został oddelegowany do Płocka, a po wybudowaniu mostu do użytku zdecydował się zamieszkać w Radziwiu na stałe i zajmował się początkowo konserwacją mostu, a następnie sprawował urząd inżyniera Wisły³³.

W określonych godzinach most był rozpinany dla przepuszczenia tratw, berlinek, galarów, a później również statków parowych. Około 1887 r. po blisko 50 latach użytkowania został sprzedany na rozbiórkę, a na jego miejsce powstał nowy podobny most sezonowy – na pontonach obitych blachą stalową. Z chwilą wybuchu I wojny światowej most został spalony przez ustępujące wojska rosyjskie, a następnie odbudowany i kolejny raz spalony przez Rosjan w lutym 1915 r.³⁴

W okresie I wojny światowej w dniu 6 maja 1916 r. Niemcy wybudowali most o długości 656 m o 16 przęsłach stalowych wspartych na 15 drewnianych filarach do połowy obitych blachą. Była to pierwsza w Płocku stała przeprawa mostowa popularnie nazywana „mostem wojennym”³⁵. Najważniejszą płocką inwestycją w latach II RP oraz jedną z ważniejszych w kraju w dwudziestolecu międzywojennym była

²⁸ J. Tomaszewski, *Wisła płynie przez Płock*, „Notatki Płockie” 1960, nr 2, s. 6.

²⁹ S. M. Szacherska, *Płock za Jagiellonów (1495-1580)*, s. 99-160, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta do 1793 r.*, t. 1, red. M. Kallas, Płock 2000; s. 124.

³⁰ M. Pszczółkowski, *Architektura Włocławka w latach 1918-1939*, Włocławek-Łódź 2019.

³¹ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty na Wiśle*, Płock 2017, s. 9-14.

³² A. J. Papierowski, J. Stefański, *Marek Lajourdie*, s. 278.

³³ W. Robak, *Jan Marek Róża Lajourdie – człowiek, który ujarzmił wielką rzekę*, s. 85-92, [w:] *Płock historiami ludzi opisany*.

³⁴ W. Koński, *Historia płockich mostów na Wiśle*, s. 8-14, [w:] *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, wyd. SSKBM „Ratunek dla Płocka”, Płock 1998, s. 8-9.

³⁵ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty...op. cit.*, s. 19-24.

budowa w latach 1936-1938 stałego mostu drogowo-kolejowego przez Wisłę³⁶. Z uwagi na ponad dziesięciometrową różnicę poziomów między brzegami Wisły (podłużny spadek 1,4% w kierunku Radziwia) – to przedsięwzięcie było skomplikowane, zarówno w fazie projektowania, jak i realizacji. Projekt wstępny mostu został opracowany przez prof. Andrzeja Przenickiego³⁷ z Politechniki Warszawskiej, natomiast projekt techniczny – przez Eugeniusza Hildebrand³⁸, Stanisława Lenczewskiego-Samotyja³⁹ i Zygmunta Pieśniaka⁴⁰ (zespół Biura Konstrukcyjnego Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji). Projekt podpór na kesonach opracowali inżynierowie Ludwik Tylbor i Stefan Zagrodzki.

Powstał nitowany stalowy most kratownicowy „z jazdą górą” o długości między osiami przyczółków – 648 m, posadowiony na siedmiu filarach, przy wykonaniu których niezbędne było opuszczania kesonów na głębokość do ok. 30 m. Przeprawę mostową wykonali dwie warszawskie firmy: „Towarzystwo Przemysłu Metalowego Konstanty Rudzki i Ska” oraz „Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich inż. Leszek Muszyński”. Funkcję głównego kierownika realizacji całości przedsięwzięcia pełnił Aleksander Witkowski⁴¹. Kierownictwo budowy prawej części mostu sprawował Henryk Kowalewski (ze spółki „Rudzki”), natomiast lewej części mostu (od strony Radziwia) – Wacław Frankowski i jego zastępca Wiktor Rudnicki (ze spółki „Muszyński”). W trakcie budowy zużyto ponad 5,5 tys. ton stali, dziesiątki tysięcy metrów sześciennych betonu na filary i przyczółki oraz przemieszczono ok. 700 tysięcy metrów sześciennych gruntu przy robotach ziemnych dla wybudowania dojazdów. Przeprawa mostowa uzyskała nazwę „Mostu Legionów Józefa Piłsudskiego”. Most ten w okresie II wojny światowej był kilkakrotnie niszczone, na początku i w końcowym okresie działań wojennych. W dniu 8 września 1939 r. wycofujące się z miasta wojsko polskie „wysadziło” dwa przęsła tego mostu. Okupant niemiecki odbudował ten most w 1942 r., a następnie po kilku latach użytkowania opuszczając miasto w dniu 20 stycznia 1945 r. zburzył cztery filary, dwa przyczółki oraz zniszczył ok. 3400 ton konstrukcji nośnej (pozostały tylko dwa przęsła)⁴². Zniszczony w 1939 r. most drewniano-stalowy z I wojny światowej został przez Niemców odbudowany wcześniej – w 1940 r., a przestał istnieć razem z mostem drogowo-kolejowym.

Po wojnie odbudowa mostu „Piłsudskiego” nastąpiła w latach 1948-1950 r. Powojenna eksploatacja tego mostu wymagała ze względu na pogarszający się stan techniczny kilkukrotnych remontów i modernizacji części kolejowej i drogowej mostu⁴³, które realizowało Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych⁴⁴. W latach 1962-1964 przeprowadzono wzmocnienie części kolejowej mostu. W okresie od 2 maja do 1 września 1977 r. dokonano gruntownej przebudowy i modernizacji mostu, w tym poszerzono jezdnię, odgradzono chodnik i zamontowano nowe oświetlenie. W okresie wykonywania

³⁶ Ibid., s. 41-78.

³⁷ Ibid., s. 403-404; prof. Andrzej Pszenicki (1869-1941) – inżynier dróg i mostów, rektor Politechniki Warszawskiej, prezes Polskiego Związku Inżynierów Budowlanych. Autor publikacji: *Jedna z odmian projektu mostu przez rzekę Wisłę w Płocku*, Warszawa 1936.

³⁸ Ibid., s. 396; prof. Eugeniusz Hildebrandt (1901-1971) – inżynier dróg i mostów, projektant mostów drogowych, przewodniczący sekcji konstrukcji metalowych Komitetu Inżynierii Lądowej PAN i Rady Naukowej Centralnego Ośrodka Badawczego Normalizacji.

³⁹ Ibid., s. 399; prof. Stanisław Lenczewski-Samotyja (1902-1981) – inżynier dróg i mostów, projektant konstrukcji mostowych, dziekan Wydziału Komunikacji na PW,

⁴⁰ Ibid., s. 402; adiunkt Zygmunt Marceli Pieślak (1897-1964) – inżynier dróg i mostów, wprowadził ulepszenia do metody wykresowej obliczania ugięć dźwigarów kratowych z wykorzystaniem wykresów Villote’a, prodziekan Wydziału Komunikacji na PW,

⁴¹ Ibid., s. 408; Aleksander Witkowski (1898-1986) – inżynier komunikacji, budowniczy mostów, projektant i budowniczy mostów, współautor projektu dojazdu do drogowo-kolejowego w Płocku i główny kierownik budowy tego mostu w latach 1936-1939. /.../ W latach 1945-1956 pełnił funkcję kierownika, później dyrektora płockiego Zarządu Okręgowego Budowy Mostów Drogowych, a następnie dyrektora Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych w Płocku.

⁴² Ibid., s. 79-82.

⁴³ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty...op. cit.*, s. 105-138.

⁴⁴ *Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych – Wydawnictwo jubileuszowe na XX-lecie*. Praca zbiorowa, Płock 1966.

robót na moście przez cztery miesiące funkcjonował tymczasowy most pontonowy z dwupasmową jezdnią, postawiony przez saperów z Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

Kolejny remont i modernizację mostu planowano zakończyć 30 września 1994 r. W ramach modernizacji poszerzono jezdnię drogową, w której po usunięciu płyty żelbetowej ułożono stalową płytę ortotropową. Inwestycję z przyczyn obiektywnych i subiektywnych zrealizowano do 11 listopada tegoż roku (zdążono przed okresem zimowym). W okresie wykonywania robót na moście stałym funkcjonował tymczasowy most o dwóch jezdniach zmontowany z segmentów DMS-65 wypożyczonych z wojska.

W ramach robót towarzyszących po obu stronach rzeki wykonano drogi dojazdowe do mostu tymczasowego oraz zmodernizowano istniejące drogi w Borowickach i Imielnicy oraz w Radziwiu. Po około rocznej eksploatacji mostu w nawierzchni jezdni zaczęły pokazywać się pęcherze, które następnie po rozkruszeniu przekształcały się w głębokie ubytki utrudniające ruch samochodowy. Przeprowadzone ekspertyzy wykazały, że główną przyczyną zniszczenia jezdni drogowej była włoska hydroizolacja⁴⁵. Spowodowało to konieczność usunięcia w następnych latach zniszczonej nawierzchni jezdni drogowej i zastosowania sprawdzonej technologii. Most drogowo-kolejowy przez Wisłę kilkakrotnie zmieniał nazwę, aktualnie zowie się mostem Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Kolejna płocka konstrukcja mostowa przez Wisłę została wybudowana w okresie od 1 czerwca do 31 października 1963 r. Był to oryginalny przemysłowy most wiszący, który powstał rejonie Grabówki dla potrzeb Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych Przyjaźń. Jego zadaniem było przerzucenie przez Wisłę dwóch ropociągów dostarczających surowiec do rafinerii w Schwedt w NRD i dwóch rurociągów z produkcją finalną Petrochemii. Była to pionierska na tamte czasy konstrukcja o rozpiętości całkowitej 638 m (między pylonami – 350 m). Wykonawcami konstrukcji mostowej byli: Mostostal Poznań, Hydrobudowa 6 Warszawa, Beton-Stal Warszawa i Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych 15 (obecnie Zakłady Budownictwa Mostowego 1 w Warszawie). Most funkcjonował w latach 1963-1987⁴⁶. Przyczyną jego rozbiórki był błąd projektowy, nie uwzględniono sytuacji, iż w przypadku ekstremalnej powodzi ulec zniszczeniu mogła konstrukcja tego mostu oraz mostu drogowo-kolejowego.

Płockie doświadczenie wynikające z zimowej powodzi ze stycznia 1982 r. wykazało możliwość podwójnej katastrofy technicznej i ekologicznej. Z jednej strony przerwane ropociągi i rurociągi mogłyby zanieczyścić Wisłę ropą i innymi środkami chemicznymi, z drugiej strony kra razem elementami zniszczonego mostu i innymi dużymi przedmiotami naniesionymi przez rzekę mogłaby zniszczyć most drogowo-kolejowy. Przed rozebraniem mostu wiszącego w jego rejonie położono podwodne ropociągi i inne rurociągi przesyłowe.

Rozbudowujące się miasto potrzebowało nowego mostu przez Wisłę, gdyż na istniejącym moście drogowo-kolejowym co roku tworzyły się coraz większe zatory w ruchu drogowym. W wyniku oddolnych działań mieszkańców miasta w celu zbudowania II przeprawy mostowej przez Wisłę powołano 28 stycznia 1993 r. stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu „Ratunek dla Płocka”⁴⁷. Funkcję inwestora II płockiej przeprawy mostowej przez Wisłę kolejno pełnili: Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich⁴⁸ podległa Wojewodzie Płockiemu, a następnie Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Warszawie jako jednostka Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych.

⁴⁵ J. Czachorowski, *Analiza organizacji kompleksowego remontu na Wiśle w Płocku*, „Notatki Płockie” 1997, nr 1/170, s. 24-30.

⁴⁶ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty...op. cit.*, s. 279-282.

⁴⁷ W. Serafimowicz, B. Trębala, *Z dziejów budownictwa. Inwestorzy, projektanci, wykonawcy*, s. 381-382; Stowarzyszeniem Społeczny Komitet Budowy Mostu „Ratunek dla Płocka” kierowali: inżynier komunikacji Józef Pajewski (pierwszy przewodniczący), szef Miejskiego Inspektoratu Obrony Cywilnej płk. Jan Siodłak (następny przewodniczący), były dyrektor Technikum Budowlanego, radny Franciszek Jaszczak i były dyrektor ZOO i przewodniczący Rady Miasta Płocka Tadeusz M. Taworski.

⁴⁸ W. Serafimowicz, S. Markuszewski, H. Lamparski, *Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich – inwestor zastępczy fazy przedinwestycyjnej nowej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku*, „Notatki Płockie” 1996, nr 1.

W fazie projektowania i wykonawstwa inwestorem zgodnie z wówczas obowiązującymi przepisami został Urząd Miasta Płocka. W wyniku dwuetapowego konkursu⁴⁹ na opracowanie dokumentacji koncepcyjnej mostu wybrano projekt koncepcyjny zgłoszony przez płocką firmę projektowo-inwestycyjną Budoplan, kierowaną przez Józefa Krawczyka⁵⁰. Autorami zwycięskiej konstrukcji mostu i unikatowej konstrukcji podwieszenia z wantami w jednej środkowej płaszczyźnie – zostali dwaj serbscy inżynierowie: prof. dr hab. inż. Nikola Hajdin (prezes Serbskiej Akademii Nauk) i dr inż. Bratislav Stipanac⁵¹. Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad (GDDiA) oraz Urzędu Miasta Płocka – Biuro Projektowe Budoplan opracowało w końcu 1997 r. dokumentację techniczną mostu.

Przedsięwzięcie inwestycyjne „Obwodnica Płocka wraz z II przeprawą mostową na Wiśle w Płocku” składało się z czterech zadań:

- 1/ wykonanie mostu o długości 1200 m i szerokości 27,45 m, złożonego z dwóch części: nurtowej o długości 615 m, tj. konstrukcji stalowej podwieszonej z dwoma pylonami o rozpiętości przęsł w metrach: 60 + 60 + 375 + 60 + 60) oraz części zalewowej o długości 585 m, którą stanowi stalowa płyta ortotropowa oparta na belce ciągłej o rozpiętości przęsł po 58,5 m;
- 2/ wykonanie dróg dojazdowych do mostu po obu stronach Wisły o długości ok. 7,8 km i szerokości pasa drogowego 25,5 m (w tym dwie jezdnie dwupasmowe o szerokości po 7 m, rozdzielone pasem dzielącym 4 m);
- 3/ przebudowy części ul. Wyszogrodzkiej (ok. 1,2 km);
- 4/ regulacji Wisły w rejonie mostu⁵².

W dniu 24 czerwca 2002 r. podpisano umowę na budowę mostu z Konsorcjum, składającym się z dwóch wiodących w kraju przedsiębiorstw specjalizujących się w konstrukcjach mostowych: Przedsiębiorstwem Robót Mostowych Mosty Łódź SA (liderem) – kierowanym przez prezesa Zygmunta Patera oraz Płockim Przedsiębiorstwem Robót Mostowych SA (partnerem), którego prezesem był Jerzy Lewandowski. Kierownikiem budowy został Stanisław Pawelski, który wcześniej pełnił funkcję dyrektora technicznego PPRM, a później naczelnego inżyniera w PRM Mosty Łódź. Zakończenie budowy i podpisanie protokołu odbioru mostu odbyło się 22 listopada 2005 r. Budowa mostu pochłonęła: konstrukcji stalowej - 12 600 ton, stali zbrojeniowej - 3 000 ton, stalowych lin na wanty - 610 ton, betonu - 19 000 m³, pali wierconych - 3 000 m⁵³.

Ta najdłuższa wówczas w Polsce konstrukcja mostowa podwieszona na pylonach, z najdłuższym w kraju przęsłem nurtowym, została nazwana mostem im. Solidarności. Z uwagi na brak środków finansowych roboty drogowe wykonywano etapami, stąd zakończenie realizacji całości przedsięwzięcia nastąpiło dopiero w październiku 2007 r.⁵⁴ Zbudowanie mostu „Solidarności” przez Wisłę wraz z drogami dojazdowymi do drogi krajowej nr 60 (w kierunku Gostynina i Kutna) oraz dla ruchu ciężkiego – do drogi krajowej nr 62 (w kierunku Włocławka i Torunia) było największą płocką inwestycją komunikacyjną w okresie III RP.

⁴⁹ A. Ryżyński, *Konkurs na projekt II przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku*, s. 15-16, [w:] *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998.

⁵⁰ A. J. Papierowski, J. Stefański, *Józef Krawczyk*, s. 263-264.

⁵¹ W. Radomski, *Opisy do albumu projektów zgłoszonych do I etapu konkursu na nowy most przez Wisłę w Płocku*, s. 17-201, [w:] *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998.

⁵² P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty...op. cit.*, s. 301-326; także, J. Biliszczyk (red.), *Podwieszony most przez Wisłę w Płocku*, Płock, Warszawa, Łódź, Wrocław 2007.

⁵³ P. Gryszpanowicz, *Płockie mosty...op. cit.*, s. 327-338.

⁵⁴ *Ibid.*, s. 326-338.

Historia plockiej żeglugi parowej na Wiśle

W 1851 r. na Wiśle pomiędzy Włocławkiem i Warszawą pojawiły się poza tradycyjnymi tratwami, galerami i berlinkami – statki z własnym napędem parowym, które transportowały towary i wykonywały usługi holownicze dla barek oraz obsługiwały ruch pasażerski. Po wprowadzeniu żeglugi parowej na Wiśle Płock obsługiwała początkowo warszawska firma trudniąca się przewozami towarowymi i pasażerskimi „Spółka Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Andrzej Zamoyski et Compania”, po jej upadku – „Towarzystwo Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa”.

Jednym z największych konkurentów spółki „Maurycego Fajansa” była plocka firma „Żegluga Parowa na Wiśle Sp. z o.o., Stanisław i Józef Górniccy (ojciec i syn)”, której działalność trwała od schyłkowych lat XIX w. do 1927 r., wcześniej w Płocku funkcjonowała spółka „Górnicki i Jaworski”. Podstawowym obszarem działalności spółki była obsługa żeglugi pasażersko-towarowej i holowniczej na trasie Warszawa-Gdańsk i Kazimierz-Gdańsk, przy czym ważną pozycję stanowił ruch pasażerski Płock-Warszawa. Plocki armator zakupił w latach 1885-1898 w stoczni Schichau w Elblągu statki pasażersko-towarowe: Mazur, Krakus, Polka, Sokół, Kurier (IV) i Krakus (II). Na początku XX w. spółka dodatkowo nabyła statki: Fredro (pasażerski), Witeż (towarowo-pasażerski), Pomian (towarowy), Mewa, Posejdon, Lech i Stanisław. Siedziba spółki mieściła się przy ul. Mostowej, natomiast kantor żeglugi – przy ul. Rybaki 7⁵⁵. Spółka posiadała własne przystanie w Warszawie i Włocławku.

W początkach ostatniego dziesięciolecia XIX w. powstały w Płocku firmy armatorskie: „M. Lewkow i Spółka, M. Gold” i „Spółka oraz M. Friedman i Spółka”. Okres funkcjonowania tych spółek był jednakże stosunkowo krótki. Następnie M. Gold i M. Friedman wraz z innymi udziałowcami utworzyli w Płocku ok. 1895 r. prężne i liczące się przedsiębiorstwo armatorskie „Towarzystwo Żeglugi Merkury”, które posiadało cztery bocznokołowe parostatki: Płoczanin, Merkury, Nadwiślanin i Wenus oraz przystanie w Płocku i Warszawie. Od końcowych lat XIX w. do wybuchu I wojny światowej ruch pasażerski obsługiwała też firma plockiego przedsiębiorcy i bankiera Chaima Rogozika, który dysponował czterema luksusowymi parosątkami: Wanda, Herold, Sport i Goniec (II). Chaim Rogozik nabył statki w stoczni Schichau w Elblągu.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego Chaim Rogozik kontynuował działalność armatorską, zakupił dwa nowe statki: pasażersko-towarowy Herold (II) i pasażersko-salonowy Goniec (III). Po jego śmierci w 1927 r. wszystkie jednostki pływające pod banderą „Rogozik” zostały przekazane do Spółki Akcyjnej „Polskiej Żeglugi Rzecznej Vistula”. W 1928 r. do spółki tej dołączyli też spadkobiercy zmarłego w 1927 r. Stanisława Górnickiego. W 1930 r. Jerzy Górnicki (syn Józefa Górnickiego) został dyrektorem „Polska Żegluga Rzeczna Vistula” SA⁵⁶.

Utrzymaniem i administrowaniem wód Wisły w na plockim odcinku w okresie międzywojennym zajmował się Państwowy Zarząd Wodny, który m.in. dbał o stan koryta rzeki. Na tym odcinku prace regulacyjne sprowadzały się do działań ochronnych i doraźnych jak: pogłębianie koryta, umacnianie brzegów i budowa „ostróg regulacyjnych” (tam poprzecznych). W związku z zagrożeniem powodziowym sukcesywnie budowano wały przeciwpowodziowe.

Płockie stocznie

Początkiem plockiego przemysłu stocznioowego były warsztaty szkutnicze powstałe w Radziwiu na przełomie XIX i XX w. na terenie zalewowym Wisły przed wałem powodziowym. Płoccy szkutnicy budowali głównie „berlinki”, które zastąpiły popularne wcześniej zbożowe barki, zwane „wiślankami”, wykonywali też baty frachtowe i piaskarskie oraz małe łodzie komunikacyjne i rekreacyjne. Plocka stocznia rzeczna powstała w Radziwiu w pobliżu starego portu, podlegała Państwowemu Zarządowi

⁵⁵ B. Rydzewska, *Wisła. Z dziejów miasta i rzeki w dwudziestym wieku*, Płock 2000; s. 5.

⁵⁶ Ibid., s. 6.

Wodnemu i zatrudniała kilkudziesięciu pracowników.

Najważniejszą w kraju inwestycją rzeczną śródlądową w okresie II RP była budowa nowego portu w Płocku, który w zamierzeniu miał być stolicą wodną Mazowsza i służyć również dla potrzeb przemysłu Łodzi. Ten największy w kraju nowoczesny port rzeczny zawierał 5 basenów z nabrzeżami, dźwigami i bocznicą kolejową. Niestety zakończenie tej inwestycji w 1937 r., podobnie jak wybudowanie mostu drogowo-kolejowego (1938 r.), nie zdążyło zaowocować efektami ekonomicznymi w mieście, gdyż 1 września 1939 r. hitlerowskie Niemcy napadły na Polskę. W okresie okupacji (1939-1945) Niemcy zarekwirowali płocką stocznę i pobudowali na terenie portu po stronie zachodniej drugą stocznę, do której przenieśli część urządzeń ze zlikwidowanej stoczni w Modlinie. Po rozbudowie obu stoczní budowali kadłuby łodzi podwodnych i statki patrolowe. Przed opuszczeniem Płocka Niemcy zniszczyli obie stocznie i zatopili cały tabor rzeczny.

Po II wojnie światowej natychmiast przystąpiono w Płocku do porządkowania terenu portu i odbudowy obu stoczní oraz wstępnego uruchomienia zakładów stoczniowych. W pierwszej kolejności wydobyto zatopione jednostki pływające, w tym statki: Reduta, Warneńczyk, Bałtyk, Francja, Traugutt i Lubecki. Wydobyte z dna portów statki były remontowane w płockich stoczních⁵⁷. Wisła stopniowo ponownie została zapełniona flotyllą pasażerską i towarową. Najpierw przywrócono komunikację z Dobrzyniem, Wyszogrodem i Czerwińskiem, a następnie z pozostałymi nadwiślańskimi miejscowościami. Od 1949 r. żegluga na trasie Warszawa-Płock-Włocławek była obsługiwana przez parostatki: Daszyński, Kiliński, General Świerczewski, Traugutt i Żeromski, natomiast od następnego roku rejsy rozpoczął statek Ludwik Waryński na trasie Warszawa-Gdańsk⁵⁸.

Wskutek zróżnicowania rodzajów działalności, funkcji i zadań płockich zakładów portowo-stoczniowych dokonano podziału na kilka jednostek niezależnych. Utworzono: a/ Stocznę nr 1 – w zachodniej części portu (baza napraw taboru Żeglugi Warszawskiej); b/ Stocznę nr 2 – we wschodniej części portu, która została podporządkowana Państwowemu Zarządowi Dróg Wodnych; c/ Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego, które w rejonie portu pobudowało własne zaplecze techniczne oraz udrożniło port rzeczny (przystosowany w początkowym okresie powojennym do przeładunku zboża i cukru).

W 1949 r. powołano ogólnokrajową instytucję typu zjednoczenie: „Stocznie rzeczne – przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione” z siedzibą we Wrocławiu, któremu podlegało 10 stoczní śródlądowych. W 1951 r. Minister Żeglugi dokonał reorganizacji zarządzania przemysłem stoczniowym w kraju i powołał m.in. przedsiębiorstwo „Płockie Stocznie Rzeczne” z siedzibą w Płocku. 10 lat później przedsiębiorstwo otrzymało nową nazwę: „Płocka Stocznia Rzeczna”⁵⁹. W 1950 r. w rejonie przyległym do portu wybudowano elewator zbożowy, przystosowany do pneumatycznych przeładunków zboża z barek do parku silosów o przekroju kwadratowym. W dwadzieścia lat później park silosów rozbudowano o baterię silosów o przekroju kołowym.

W drugiej połowie lat 50. XX w. Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku wykonało dokumentację techniczną rozbudowy płockiej stoczni, tj. zaprojektowało: hale produkcyjne, slip, nadbrzeża z urządzeniami przeładunkowymi i dźwigowymi oraz biurowiec. Większość robót budowlano-montażowych wykonało w latach 60. i 70. Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego Petrobudowa⁶⁰. Przebudowana i zmodernizowana płocka stocznia rzeczna stała się największą w kraju i jedną z największych w Europie. Stocznia realizowała zlecenia krajowych armatorów oraz duże zamówienia z krajów Europy i Azji⁶¹.

⁵⁷ Ibid., s. 13-16.

⁵⁸ Ibid., s. 7-9.

⁵⁹ B. Witkowski, *Piętnaście lat rozwoju Płockich Stoczní Rzecznych*, „Notatki Płockie” 1960 nr 2, s. 7-9.

⁶⁰ T. Kulas, M. Majzner, *O historii i rozwoju PBP Petrobudowa*, „Przegląd Budowlany” 1981, nr 5, s. 259-261.

⁶¹ T. Piekarski, *Śladami płockich zakładów pracy w PRL-u w fotografii z zasobu Archiwum Państwowego w Płocku* (Opracowanie, opis i wybór fotografii – wystawa wirtualna), <https://plock.ap.gov.pl/index/2021/07/27/>.

Począwszy od połowy lat 60. w ofercie stoczni pojawiły się barki motorowe i zestawy pchane, wykorzystujące siłę motorowych pchaczy. Dla potrzeb żeglugi śródlądowej rozpoczęto budowę różnorodnych i skomplikowanych jednostek pływających (do tonażu do 2 tys. ton), w tym: barki do przewozu ładunków masowych, kontenerowce typu „ro-ro”, pływające warsztaty, promy kolejowo-drogowe, frachtowce, pchacze i lodołamacze. Największą jednostką pływającą wykonaną w plockiej stoczni była oddana do eksploatacji w 1975 r. barka o wyporności 3 450 ton. O szybkim rozwoju stoczni świadczy kolejny wzrost zatrudnienia: w 1947 r. – 88 osób, w 1963 r. – 696 osób, w 1985 r. 1031 osób.

W latach 90. XX w. Płocka Stocznia Rzeczna znalazła się w trudnej sytuacji ekonomicznej, co spowodowało, iż na majątku tego przedsiębiorstwa powstała w 1998 r. spółka Centromost – Stocznia Rzeczna. Firmę tą utworzyły Centromost SA z Gdańska i Mostostal Płock SA. Aktualnie plocka stocznia oprócz podstawowej produkcji taboru pływającego wykonuje różnorodne zlecenia, głównie dla budownictwa (m.in. zrealizowała stalowe segmenty dla drugiej plockiej przeprawy mostowej).

Płocka Wisła współcześnie

Dolna Wisła (od ujścia Narwi do Bałtyku) przecina ziemię plocką na długości 66 km. Wisła Płocka to prawie równoleżnikowy odcinek pomiędzy ujściem Narwi a ujściem Skrzywy Prawej, natomiast od Wyszogrodu do Duninowa stanowi obszar Doliny Wisły Płockiej⁶². Obszar Wisły w granicach Płocka zwiększał sukcesywnie wraz z jego wzrostem, obecnie wynosi 515 ha. W miarę rozbudowy miasta zwiększała się też linia brzegowa rzeki. Dzisiaj północna linia brzegowa Wisły w granicach prawobrzeżnego Płocka przebiega od Winiar do Borowiczek, natomiast południowa linia brzegowa Wisły w lewobrzeżnym Płocku – od Radziwia do os. Pradoliny Wisły. Wyspa Ośnicka (Kępa Ośnicka-Tokarska) chociaż położona jest pomiędzy osiedłami Borowiczki i Pradoliny Wisły znajduje się poza granicami Płocka (w okresie dwudziestolecia międzywojennego północno-wschodnia jej część należała do Płocka).

W prawobrzeżnej skarpie na terenie starej części miasta wyróżnia się trzy wzgórza (a w zasadzie trzy cyple w skraju wysoczyzny): Dominikańskie (Górki), Tumskie (Zamkowe) i Sieciecha (obecnie znajduje się na nim hotel Starzyński, wcześniej na tym terenie funkcjonował kościół pw. Świętej Trójcy, później przebudowany jako teatr). W tej części plockiej skarpy utworzyły się głębokie jary: Abisynia (niedaleko Rogatek Dobrzyńskich) i Kazimierzowski (na przedłużeniu ul. Okrzei) oraz wąwóz wzdłuż koryta dawnej rzeki Ploty (obecnie wzdłuż ul. Mostowej – zachodniej). Ponadto jako dojazd do mostu drogowo-kolejowego przez Wisłę wykonano w dwudziestoleciu międzywojennym głęboki wykop w skarpie pod linię kolejową i drogę dojazdową (wzdłuż ul. Mostowej – Wschodniej). W obszarze współczesnego prawobrzeżnego Płocka do Wisły wpadają trzy rzeki: Brzeźnica, Rosica i Słupianka. Rzeki te i inne ciekę (bez nazwy) utworzyły w wysokim tarasie Wysoczyzny Płockiej malownicze wąwozy o bujnej zieleni.

Tereny zalewowe Wisły w obrębie Płocka zmieniały się nie tylko w wyniku kolejnego poszerzania granic miasta, lecz także wskutek okresowych wielkich powodzi, które tworzyły w kilkukilometrowej pradolinie rzeki nowe koryta z wyspami, okresowo w przeszłości nawet Radziwie znajdowało się na wyspie⁶³. Przykładowo w końcu XVIII w. na wprost ujścia rzeki Brzeźnica utworzyła się duża wyspa; na wprost obecnego cmentarza ewangelickiego znajdowała się popularna wśród plockan wyspa Panińska, która zniknęła po kolejnej powodzi w końcu XIX w., natomiast duża wyspa przybrzeżna (tzw. Taiwan) w 1969 r. została podwyższona z przeznaczeniem na tereny rekreacyjne⁶⁴.

Duże zmiany w obszarze plockiej Wisły nastąpiły po wybudowaniu w latach 1962-1970 r. na kilometrze 675 stopnia wodnego we Włocławku. Inwestycja ta spowodowała utworzenie się między Włocławkiem i Płockiem zbiornika wodnego – Jeziora Włocławskiego o powierzchni 70,4 km² i

⁶² W. Lenart, J. Kawałczewska, L. Karol, I. Marczak, *Dolina Wisły Płockiej – szansą dla ekoturystyki*, Album, Płock 2012.

⁶³ S. Chrzanowski, *Radziwie bliskie i nieznanne. Wyspa na niebezpiecznej rzece*, „Notatki Płockie” 1963, nr 26, s. 16-23.

⁶⁴ B. Kuźnicki, *Wisła pod Płockiem*, s. 75-79, [w:] *Dziesięć wieków Płocka*, Płock 1969; s. 75-79.

pojemności 408 mln m³, jego maksymalna szerokość w okolicach Dobrzynia wynosi ok. 2,5 km. Równocześnie poziom wody w płockiej Wiśle podniósł się o ok. 2,5 m. W wyniku tego wzrosło znaczenie rzeki w obszarze rekreacji i wypoczynku oraz uprawianiu sportów wodnych i żeglarstwa. Stopień wodny we Włocławku jako przegroda powoduje osadzanie się każdego roku w rejonie Płocka ponad 1,5 mln m³ piasku wleczonego z gór, wskutek czego następuje podnoszenie się dna rzeki – najwięcej pomiędzy Wykowem i Soczewką. Należy zgodzić się z Bogumiłem Trębala, że obecnie Płock znajduje się nie nad Wisłą, lecz nad Jeziorem Włocławskim⁶⁵.

W dniu 8 stycznia 1982 r. w wyniku spiętrzenia kry lodowej wystąpiła w rejonie płockim powódź zatorowa, która spowodowała przerwanie wałów przeciwpowodziowych w pobliżu Troszyna i zalanie ogromnych zagospodarowanych terenów pradoliny Wisły. Powódź objęła ok. 15 tys. ha, głębokość wody zalewowej w niektórych miejscach dochodziła do 5 m, spowodowała konieczność ewakuacji ok. 12 tys. osób wraz z dobytkiem oraz unieruchomiła na trzy miesiące port rzeczny, stocznię, elewatory zbożowe i wiele małych przedsiębiorstw w Radziwiu. Niewiele brakowało by doszło do zmiany koryta rzeki, co mogło spowodować niewyobrażalne zniszczenia w północnej Polsce.

W dniu 9 stycznia 1982 r. wskutek przecieków wody w nasypie kolejowym w pobliżu przyczółka mostu drogowo-kolejowego w Radziwiu nastąpiła katastrofa kolejowa. Z nasypu osunęła się lokomotywa i dwa wagony, które wykoleiły się raniąc 105 pasażerów, w tym trzy osoby odniosły ciężkie obrażenia. W dniu 21 lutego 1982 r. przywrócono na moście ruch drogowy, natomiast 12 marca tegoż roku – ruch kolejowy⁶⁶.

W ramach prac zabezpieczających podwyższono o 90-130 cm obwałowania przeciwpowodziowe lewobrzeżnej Wisły na odcinku od Wińczemina i Dobrzykowa do Soczewki oraz zainstalowano na wejściu do portu specjalną bramę przeciwpowodziową, ponadto nadbrzeże stoczniove otrzymało nowe wyposażenia. Równocześnie wzmocniono prawobrzeżną skarpę wiślaną poprzez wbudowanie dużej przypory piaskowej od Wzgórza Tumskiego do ujścia ścieków w Maszewie. Pod zabytkowym Wzgierzem Tumskim wysokość tej przypory wyniosła ponad 10 m, przy czym została wzmocniona palisadą żelbetową na głębokość 18-22 m (pale wiercone zwieńczone rusztem). W rejonie jeziora Sobótka⁶⁷ podniesiono teren zalewowy i usypano dwa nasypy: przyporę u podnóża skarpy pomiędzy jarem Kazimierzowskim i Parkiem na Zdunach oraz wał pod drogą powodziową wzdłuż Wisły od ośrodka żeglarskiego „Morka” do nadbrzeża przeładunkowego, która popularnie nazywana jest „Drogą ku Słońcu”⁶⁸.

W Płocku na lewym brzegu Wisły utworzyły się dwa malownicze półwyspy: jeden naturalny (pomiędzy mostami) i drugi sztuczny odgradzający baseny portowe i stocznię od rzeki. Na prawym brzegu Wisły poniżej skarpy wiślanej (na terenie os. Skarpa) – znajduje się szeroka plaża. Dalej w dół Wisły (przed ujściem rzeki Brzeźnicy) powstało nadbrzeże przeładunkowe, które jest wykorzystywane głównie przez PKN Orlen w transporcie rzeczny dużych konstrukcji stalowych i zbiorników wielkogabarytowych oraz dla przeładunku piasku z Wisły.

Na terenie płockiej Wisły powstały następujące ośrodki sportów wodnych: Oddział Żeglarsko-Motorowodny PTTK „Morka” – ul. Rybaki 10, Płockie Towarzystwo Wioślarskie (w rejonie ZOO) - ul. Kawieckiego 1, Klub Żeglarski Petrochemia i Stowarzyszenie Wodniaków Naftoremont Zefir (przy ujściu rz. Brzeźnica) i Yacht Club Prestige w Radziwiu.

Obecnie pomiędzy zajazdem Rybaki i Klubem Morka w sezonie letnim działa przystań dla statków spacerowych. W okresie dwudziestolecia międzywojennego oraz w okresie PRL do końca lat 60. w tym miejscu funkcjonowała przystań dla żeglugi śródlądowej. W pobliżu przystani – w dół rzeki – pobudowano wchodzące łukiem w nurt rzeki moło spacerowe o długości 365 m, stanowiące element

⁶⁵ B. Trębala, *Płock leży nad Zalewem Włocławskim*, „Notatki Płockie” 2002, nr 4, s. 39-45.

⁶⁶ G. Gołębiowski, *Powódź w Płocku w 1982 r.*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta w latach 1945-2020*, t. 3, red. G. Gołębiowski, T. Piekarski, Płock 2020.

⁶⁷ Jezioro „Sobótka” wcześniej miało połączenie z Wisłą i stanowiło Zalew Sobótka.

⁶⁸ W. Serafimowicz, B. Trębala, *Z dziejów...op. cit.*, s. 168-171.

architektonicznego zamknięcia ośrodka żeglarskiego, który przewidziany jest do przebudowy. Ostatnio wykonano prace dotyczące kompleksowego zagospodarowania prawobrzeżnego nabrzeża wiślanego w rejonie od mostu im. Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego do Ośrodka Żeglarsko-Motorowodnego PTTK „Morka” oraz wybudowano żelbetowy falochron zabezpieczający molo spacerowe.

Współcześnie od lat 60. ubiegłego wieku Wisła zapewnia ogromne potrzeby wodne przemysłu petrochemicznego (MZRIp – PKN Orlen oraz Basell Orlen Polyolefins), natomiast w stosunkowo niewielkim stopniu wykorzystywana jest w transporcie rzeczonym, głównie dla potrzeb spółki z o. o. Centromost - Płocka Stocznia Rzeczna.

Do połowy lat 60. XX w. mieszkańców Płocka zaopatrywano w wodę z Wisły z ujęcia przy ul. Rybaki (poniżej ZOO). Nową stację poboru wody „Grabówka” wybudowano w latach 60. w rejonie ul. Grabówka, jej rozbudowa i modernizacja nastąpiła po powodzi w 1982 r. Woda dla Płocka ze stacji głębinowych stanowi ok. 48% udziału. Zastosowana technologia uzdatniania mieszaniny wody podziemnej i powierzchniowej umożliwia uzyskanie wody pitnej o bardzo dobrej jakości.

Miejska oczyszczalnia wód deszczowych zlokalizowana jest między ul. Jasną i rzeką Brzeźnica. Na północ od Płocka w rejonie prawobrzeżnej Wisły w Maszewie powstała w 1974 r. nowoczesna oczyszczalnia ścieków, w 1995 r. przeprowadzono jej modernizację. W centralnej części Płocka funkcjonuje sieć ogólnospławna, pozostałe tereny są uzbrojone w sieć rozdzielczą, z której wody opadowe nie są kierowane do oczyszczalni ścieków. Przepompownie ścieków pośrednie kierują ścieki do kolektorów, którymi dopływają one do przepompowni przy ulicy Jasnej, natomiast przepompownie bezpośrednie tłoczą ścieki do oczyszczalni w Maszewie⁶⁹. O znaczeniu Wisły w życiu Narodu i Państwa Polskiego świadczy Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 22 czerwca 2016 r. w sprawie ustanowienia roku 2017 Rokiem Rzeki Wisły⁷⁰.

Bibliografia

- W. Arkuszewski, *Wiślane statki pasażerskie w XIX i XX wieku*, Gdańsk 1973.
- S. Chrzanowski, *Radziwie bliskie i nieznane. Wyspa na niebezpiecznej rzece*, „Notatki Płockie” 1963, nr 26.
- B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczowie*, Warszawa 1997.
- A. Chwalba, *Wisła. Biografia rzeki*, Kraków 2023.
- B. Czarnecki, *Problemy zagospodarowania przestrzennego terenów zagrożonych powodziami na przykładzie województwa płockiego*, „Notatki Płockie” 1983, nr 4.
- W. Dowłaszewicz, *Wisła. Środowisko – ludzie – kultura*, Płock 2000.
- G. Gołębiowski, *Powódź w Płocku w 1982 r.*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta w latach 1945-2020*, t. 3, red. G. Gołębiowski, T. Piekarski, Płock 2020.
- P. Gryspanowicz, *Płockie mosty na Wiśle*, Płock 2017.
- P. Gryspanowicz, *Pierwsze mosty przez Wisłę w Płocku*, [w:] *Historia, teraźniejszość i perspektywy rozwoju budownictwa w Płocku – V Forum Budowlane*, Płock 2018.
- P. Gryspanowicz, *Most im. Legionów Piłsudskiego*, „Inżynier Mazowsza” 2021 nr 3/91.
- N. Hajdin, B. Stipanić, J. Krawczyk, *O projekcie mostu drogowego przez Wisłę w Płocku*, „Inżynieria i

⁶⁹ <https://WodociągiPłockie+oczyszczalniaścieków/> – według opracowania rzeczownika prasowego Justyny Piotrowicz [31 V 2021].

⁷⁰ Uchwała Sejmu RR z 22 VI 2016 r. w sprawie ustanowienia roku 2017 Rokiem Rzeki Wisły, Monitor Polski 2016, poz. 627.

Budownictwo” 2005, nr 4.

J. Kondracki, *Geografia fizyczna Polski*, wyd. III, Warszawa 1978.

W. Koński, *Historia plockich mostów na Wiśle*, s. 8-14, [w:] *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998.

T. Kowalewski, *Wisła...*, „Notatki Płockie” 1978, nr 2.

T. Kowalczyk, *Zagospodarowanie Wisły jako podstawowy element struktury przestrzenno-gospodarczej województwa płockiego*, „Notatki Płockie” 1980, nr 1.

T. Kowalczyk, *Przeobrażenia struktury przestrzennej osadnictwa i zmiany hydrotechniczne w dolinie Wisły wywołane powodzią zimową 1982 r. w województwie płockim*, „Notatki Płockie” 1983, nr 1.

J. Krawczyk, S. Pawelski, J. Biliszczyk, *Rozpoczęcie budowy największego w Polsce mostu podwieszonego*, „Inżynieria i Budownictwo” 2003, nr 4.

T. Kulas, M. Majzner, *O historii i rozwoju PBP Petrobudowa*, „Przegląd Budowlany” 1981, nr 5.

B. Kuźnicki, *Wisła pod Płockiem*, s. 75-79, [w:] *Dziesięć wieków Płocka*, red. J. Chojnacki, Płock 1969.

W. Lenart, A. Magnuszewski, *Symposium poświęcone wpływom włocławskiego spiętrzenia Wisły na środowisko*, „Notatki Płockie” 1987, nr 1.

W. Lenart, J. Kawałczewska, L. Karol, I. Marczak, *Dolina Wisły Płockiej – szansą dla ekoturystyki*, Album, Płock 2012.

A. M. Michalski, *Statki parowe na polskich wodach śródlądowych – bocznokołowce, statki tylnokołowe i łańcuchowe*, t. 1-2, Wrocław 2009.

A. J. Papierowski, J. Stefański, *Płock od A do Z w tysiącletnich dziejach*, Płock 2010.

M. Pilikowski (red.), *Encyklopedia Powszechna*, t. V, Kraków 2008.

A. Pszenicki, *Jedna z odmian projektu mostu przez rzekę Wisłę w Płocku*, Warszawa 1936.

Podwieszony most przez Wisłę w Płocku, red. J. Biliszczyk, Płock-Warszawa-Lódź-Wrocław 2007.

W. Radomski, *Opisy do albumu projektów zgłoszonych do I etapu konkursu na nowy most przez Wisłę w Płocku*, s. 17-201, [w:] *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998.

B. Rydzewska, *Wisła. Z dziejów miasta i rzeki w dwudziestym wieku*, Płock 2000.

W. Serafimowicz, B. Trębala, *Z dziejów budownictwa w Płocku. Inwestorzy, projektanci, wykonawcy*, Płock 2008.

S. M. Szacherska, *Płock za Jagiellonów (1495-1580)*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta do 1793 r.*, t. 1, red. M. Kallas, Płock 2000.

W. Szafrąński, L. Zygmunt, *Płock w dobie narodzin państwa Piastów*, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta do 1793 r.*, t. 1, red. M. Kallas, Płock 2000.

P. T. Śliwiński, *Krótką historia żeglugi parowej na Wiśle*, „Notatki Płockie” 2011, nr 4.

J. Tomaszewski, *Wisła płynie przez Płock*, „Notatki Płockie” 1960, nr 2.

B. Trębala, *Od powodzi w 1982 r. do powodzi w 1997 r.*, „Notatki Płockie” 1997 nr 3, s. 33-40 oraz nr 4, s. 33-34.

B. Trębala, *Płock leży nad Zalewem Włocławskim*, „Notatki Płockie” 2002, nr 4.

Uchwała Sejmu RR z 22 VI 2016 r. w sprawie ustanowienia roku 2017 Rokiem Rzeki Wisły, Monitor Polski 2016, poz. 627.

B. Witkowski, *Piętnaście lat rozwoju Płockich Stoczni Rzecznych*, „Notatki Płockie” 1960 nr 2.

N. Wójtowicz, *Negatywne skutki regulacji Dolnej Wisły*, „Notatki Płockie” 1996, nr 2.

ks. T. Żebrowski, *Stolica książąt mazowieckich i płockich (1138-1495)*, s. 43-98, [w:] *Dzieje Płocka. Historia miasta do 1793 r.*, t. 1, red. M. Kallas, Płock 2000.

Źródła internetowe

<https://pl.wikipedia.org>>Wisła.

<https://pl.wikipedia.org>>Delta Wisły.

[https://Wodociągi Płockie+oczyszczalnia ścieków/](https://WodociągiPłockie+oczyszczalniaścieków/)

<https://plock.ap.gov.pl/index/2021/07/27/>. T. Piekarski, *Opracowanie, opis i wybór fotografii – wystawa wirtualna*.

THE OUTLINE OF THE HISTORY OF PŁOCK'S REGION OF THE VISTULA RIVER

Summary

Nowadays there are 21 housing estates, large industrial area of PKN Orlen and the Vistula river with the floodplains within borders of the city Płock. The Vistula river played a big part in the city's thousand years history.

Keywords: the Vistula river, bridges, river port, river shipyard, steam shipping.

Autorzy

EWA SERAFIMOWICZ – mgr, absolwentka Wydziału Prawa i Administracji UW. Były pracownik: WBP-BBP System w Warszawie, Wydziału Budownictwa w UW w Płocku, Ośrodka Informatycznego przy UW w Płocku i Wojewódzkiego Ośrodka Informatyki przy MUW w Warszawie. Autorka publikacji dotyczących historii budownictwa w Płocku oraz informatycznych metod zarządzania w budownictwie i administracji. Członek: PZITB, NOT i TNP.

WŁODZIMIERZ SERAFIMOWICZ - mgr inż., absolwent Wydziału Inżynierii Budowlanej PW. Były pracownik: PBP Petrobudowa w Płocku, WBP-BBP System w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Energopol w Warszawie, Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku. Autor publikacji dotyczących historii budownictwa w Płocku oraz metod systemowego zarządzania w procesie inwestycyjnym. Członek: PZITB, NOT, TNP i TNIPB.