

# 140 lat linii kolejowej do Ciechocinka

## Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek

Budowę lokalnego połączenia z Aleksandrowa Pogranicznego do Ciechocinka, który stawał się znanym kurortem, planowano już w 1863 r. Wybuch powstania w styczniu oddalił te zamierzenia o kilka lat. Większość kolejarzy Drogi Żelaznej Warszawsko - Bydgoskiej brała czynny udział w powstaniu, przewożąc ludzi, uzbrojenie i pocztę. Należeli do nich również kolejarze z Aleksandrowa. Już podejrzenie o działalność konspiracyjną powodowało, że byli oni w latach 1864 - 1865 usuwani ze służby na kolei. Latem 1865 r. doszło do porozumienia między dyrekcją Zakładów Solnych w Ciechocinku a dyrekcją Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko - Bydgoskiej w sprawie budowy linii kolejowej, łączącej kurort z Aleksandrowem Pogranicznym. 8 listopada 1865 r. uzyskano koncesję na jej budowę. W październiku 1866 r. rozpoczęto roboty ziemne przy układaniu linii Aleksandrów - Ciechocinek.

Budowa linii kolejowej Aleksandrów Pograniczny - Ciechocinek, liczącej zaledwie 6,83 km, nie była łatwym przedsięwzięciem budowlanym. Linia szerokim łukiem na północny wschód odchodziła od południowej nastawni w Aleksandrowie Kujawskim w kierunku ówczesnej kolonii Stawki. Wysoki w tym miejscu nasyp układano na bagnistym gruncie między niewielkimi stawami. Dalej przeprowadzono ją dwoma prostymi odcinkami, bez szczególnej troski o ukształtowanie terenu i właściwości podłoża, na którym układano nasyp. Prace fizyczne wykonywali żołnierze carskiego generała Redena, stacjonujący w Ciechocinku i Aleksandrowie. Umowa koncesyjna nałożyła na dyrekcję Zakładów Solnych obowiązek bezpłatnego dostarczania ziemi pod nasypy kolejowe. Prości żołnierze zwozili ziemię z najbliższej okolicy przyszłej linii kolejowej. Doszło nawet do tego, że wywozili ją z uzdrowskich parków i ogrodów spacerowych. Teren parków i ogrodów w Ciechocinku został około 1850

r. sztucznie podwyższony od 3 do 1 m w kierunku Wisły i nawieziony żyzną, niezasoloną ziemią. Dyrekcja Drogi Żelaznej Warszawsko - Bydgoskiej nie wywiązała się z budowy skutecznych odwodnień przy nasypach, nie wykonano m.in. przepustów pod nasypami w okolicy Nowego Ciechocinka. Podczas układania nasypów żołnierze zasypali tam rowy melioracyjne. Po 16 dniach spowodowało to takie spiętrzenie cieków wodnych schodzących w kierunku Wisły, że różnica poziomów po obu stronach nasypu kolejowego dochodziła do 1,5 metra. Powstał szeroki wylew, który wstrzymał m.in. działanie Łazienek ciechocińskich. Dyrekcja DŻWB zmuszona była do przerywania nasypu w kilku miejscach na długości około 800 m. Gdy woda odpłynęła, wykonano 3 przepusty kolejowe między Odolionem a Ciechocinkiem oraz zbudowano jeden na drodze kołowej z Aleksandrowa do Ciechocinka. Wkrótce, bo w 1872 r., zbudowano wały przeciwpowodziowe wzdłuż Wisły pod Ciechocinkiem, na odcinku od wsi Podole przez Słońsk Dolny do Wołuszewa, a w Wołuszewie wał dodatkowy, biegnący wzdłuż granicznej rzeki Tażyny, tworząc sprawnie działający system regulujący poziomy cieków wodnych na obszarze między Odolionem a Ciechocinkiem.

Dzisiaj aż trudno uwierzyć, że tak wielkie szkody powstały w wyniku zaniechania budowy 3 typowych przepustów. Jeden z nich, usytuowany na południowy zachód od skrzyżowania drogi kołowej Aleksandrów - Ciechocinek z drogą kołową Toruń - Włocławek, ma światło około 1 m i wykonany jest jako prostopadłościenny tunel, przykryty sklepieniem o łuku pełnym. Ściany i sklepienie przepustu wykonane są z ciosanego kamienia, pierwotnie spojone były zaprawą wapienną. W zworniku sklepienia zachowała się tabliczka z inicjałami budowniczego: W. D. Około 1970 r. nad sklepieniem wylano betonową ławę pod drogę asfaltową, a ubytki spoin uzupełniono zaprawą cementową. Za dawnym domem toromistrza w Nowym Ciechocinku



znajdują się dwa przepusty o wysokości około 1,7 m nad ciekim wodnym, wykonane pierwotnie jako mosty o ścianach z kamienia ciosanego, wiązane zaprawą wapienną, z kratownicą stalową pod tor kolejowy. Zostały całkowicie przebudowane około 1985 r. Dziś są to przepusty o tunelu prostopadłościennym, o ścianach wzmocnionych wylewką betonową, przykryte belką żelbetową.

Przy przepuście kolejowym położonym bliżej Ciechocinka zachował się dwukomorowy przepust kamienny pod drogą kołową z 1868 r. Osobliwością jest przepust wzdłuż linii kolejowej przy skrzyżowaniu ulicy Kolejowej z Narutowicza. Nad rowem odwadniającym ułożono fundament, wykonany z kratownicy szyn kolejowych, wypełnionej cegłą czerwoną, spojonych zaprawą wapienną, wtórnie wzmocnioną betonem, na którym pierwotnie stała niewielka, parterowa drożnicówka na planie kwadratu. (W opisie uwzględniam tylko budowle melioracyjne w nasypach, wzdłuż linii znajduje się jeszcze kilkanaście przepustów przy drogach przechodzących przez linię w jednym poziomie. Większość to współczesne prefabrykowane konstrukcje żelbetowe.)

1 lipca 1867 r. nastąpiło oddanie do użytku osobowego i towarowego linii Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek. W 1869 r. zakończono budowę pierwszego dworca kolejowego w Ciechocinku. W budynku dworca funkcjonowała komora celna, druga obok głównej komory celnej w Aleksandrowie Kujawskim, gdyż do Ciechocinka można było dojechać nie tylko pociągiem osobowym, ale w wagonie pociągu pospiesznego, bez konieczności opuszczania wygodnego przedziału sypialnego.

W Ciechocinku znajdują się dwa budynki dworcowe, określane były gwarowo: starym dworcem i nowym dworcem kolejowym. Stary dworzec to budynek z 1869 r., na planie wydłużonego prostokąta, o ścianach szachulcowych, tj. drewnianej konstrukcji szkieletowej wypełnionej ceglami, spojonymi zaprawą wapienną. Złożony jest z trzech zróżnicowanych gabarytami brył. Właściwym budynkiem dworcowym jest bryła środkowa, dwukondygnacyjna, z dwoma narożnymi ryzalitami w elewacji od strony peronów i miasta. Od południowego zachodu przylega do niego parterowa hala magazynu stacyjnego, od północnego wschodu późniejsza parterowa dobudówka, przykryta dachem pulpitowym. Na podstawie ryciny H. Pillatiego z 1869 r. należy stwierdzić, że stary dworzec zachował się w 2007 r. w niewiele zmienionej postaci, choć w gorszej kondycji, co jest zrozumiałe ze względu na jego konstrukcję. W 1869 r. hala magazynu dworcowego nie dochodziła do szczytu dworca. Między nimi znajdowało się zadaszone przejście z peronu do miasta. Główne wejście do kas znajdowało się w osi elewacji frontowej, nad nim wisiał zegar stacyjny, przeniesiony później na elewację nowego dworca. Boczne wejście w narożniku dworca przy magazynie prowadziło do mieszkań służbowych na piętrze i części służbowej na parterze dworca. Budynek dworcowy i magazyn pokryte były dachami dwuspadowymi. Nad ryzalitami elewacji frontowej umieszczono dwa dwuspadowe dachy, prostopadle do dachu nad całością, z wysokimi pikami. Na piętrze ryzalitu zachodniego mieścił się balkon. Tam zapewne mieszkał pierwszy naczelnik stacji Cie-

chocinek. Na parterze znajdował się położony centralnie hol dla podróżnych oraz restauracja dworcowa przy narożniku. W 1869 r. był jeden peron, stacja wyposażona została w dwa tory, tworzące tzw. trójkąt, co umożliwiało przetaczanie lokomotywy na przód pociągu. Obecnie stary dworzec jest domem mieszkalnym, a hala magazynowa dzierżawiona jest na działalność handlową. Starszy dworzec w Ciechocinku jest dziś dla nas cennym zabytkiem reprezentacyjnego budownictwa szachulcowego(!).

Dworcowi towarzyszył szereg obiektów stacyjnych. Fragmentarycznie zachowała się rampa wyładunkowa, pozostały interesujące relikty dawnych magazynów nafty i smarów. Znajdują się przy północno - wschodnim szczycie późniejszego nowego dworca w Ciechocinku. Rygorystyczne przepisy kolejowe wymagały, aby były to obiekty wolnostojące, oddalone od budynków dostępnych dla podróżnych i ogrodzone. Na kolejach zaboru rosyjskiego wykonywano je jako nieduże budowle o solidnych ścianach z ciosanego kamienia, z metalowymi kutymi wrotami, najczęściej przykryte były nasypem ziemnym, porośłym trawą. Dwa takie magazyny zachowały się w Ciechocinku, obecnie mieści się w nich lokal gastronomiczny.

W 1887 r. otwarto stację w Odolionie. Zbudowano krótki, brukowany peron oraz nieduży budynek stacji, zachowany do dnia dzisiejszego. Jest to obiekt na planie prostokąta, złożony z trzech brył zróżnicowanych wysokością. Najwyższa jest środkowa, od frontu mieściła wejście do kasy i poczekalni, w elewacji tylnej klatkę schodową do mieszkania i na strych. Bryła środkowa pokryta jest dachem dwuspadowym, posyтым papą, prostopadłym do dachów poczekalni i mieszkania. Dworzec znajduje się na działce zbliżonej do kwadratu i ogrodzonej płotem. Pierwotnie znajdował się tam także budynek gospodarczy z przylegającym do niego WC, który się nie zachował. W zasadzie była to wiejska zagroda kolejowa. Do budynku stacyjnego dołączono współcześnie przybudówkę przy szczycie południowym, która mieści łazienkę.

Identyczne budynki kolejowe na linii Aleksandrów - Ciechocinek znajdują się ponadto przy jednopoziomym skrzyżowaniu z drogą kołową w Łazieńcu i niedaleko od głównego skrzyżowania drogowego w Nowym Ciechocinku. Znajdowały się tam zagrody kolejowe dla pracowników torowych. Takie zagęszczenie nadzoru należy tłumaczyć koniecznością codziennej obserwacji i bieżących napraw nasypu kolejowego w okolicach Stawek oraz przepustów w Nowym Ciechocinku. Dziś każdy z tych obiektów jest przebudowany, do najlepiej zachowanych należy zagroda kolejowa w Nowym Ciechocinku. Połączono tam budynek toromistrza z gospodarczym, tworząc budynek mieszkalny na planie litery L.

W 1895 r. wybudowano bocznice kolejową do ciechocińskiej warzelni soli. Wychodziła od wschodniej krawędzi torowiska stacyjnego, przechodziła przez dzisiejszy plac Gdański i biegła dalej wzdłuż północnej granicy parku Zdrojowego. Docierała przez bramę nazywaną kolejową do rampy magazynów warzelni od ulicy Solnej. Bocznice do warzelni parowóz miał obowiązek pokonywać z zamkniętymi zaworami pary oraz dymnicą. Tory bocznicy zostały rozebrane współcześnie, pozostał jedynie czytelny nasyp, przerwany



zabudowaniami Villa Park.

W latach 1901 - 1902 zbudowano drugi dworzec kolejowy w Ciechocinku, nazywany nowym dworcem kolejowym. Autorem projektu jest Czesław Domaniewski (1861 - 1936), naczelny architekt Warszawy, główny architekt Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej oraz Kolei Warszawsko - Kaliskiej. Zarówno stary, jak i nowy ciechociński dworzec kolejowy, są oryginalnymi budowlami, nie mającymi dziś swoich odpowiedników na północy Polski. Budowle te nawiązują do zachodniego, głównie południowo-niemieckiego stylu wznoszenia obiektów w tamtejszych kurortach, a nie na kolejach.

Budowa większego dworca na przełomie XIX i XX wieku była koniecznością ze względu na rosnący z roku na rok potok podróżnych. Wzniesiono budynek o niemal trzykrotnie większej kubaturze, na planie wydłużonego prostokąta, z cegły czerwonej, licowany żółtą cegłą klinkierową. Nowy dworzec kolejowy w Ciechocinku stał się jedną z największych, jeśli nie największą budowlą w mieście. Złożony był z 7 zróżnicowanych gabarytami brył. W osi rozległego budynku znalazł się piętrowy hol dla podróżnych w formie rotundy. Z holu można było przejść do ogólnodostępnej parterowej poczekalni z kasami biletowymi lub do przeciwległej, również parterowej poczekalni z restauracją, dostępnych jedynie dla pasażerów I i II klasy. Przy narożniku południowo-zachodnim mieściły się biura kolejowe i spedycja, przy narożniku północno-wschodnim poczta. Do parterowych, niższych od poczekalni kubatur części służbowej i poczty przylegały klatki schodowe, stylizowane na wieże, prowadzące na parter i na strych, który stawał się wielkim magazynem stacyjnym. Stary dworzec w Ciechocinku użytkowany był w tym czasie jako magazyn stacyjny oraz na biura komory celnej i paszportowej.

Monotonie symetrycznie ukształtowanej elewacji frontowej nowego dworca rozczłonkowała oryginalna wiata peronowa, ułożona z 17 dachów dwuspadowych, wspartych na profilowanych słupach. Na piętrze holu umieszczono przeszkloną rozetę, rotunda pokryta była dachem dwuspadowym z bogato zdobionym snycersko szczytem. Mniejszych rozmiarów rozety znajdowały się na piętrach narożnych ryzalitów, pokrytych ceramicznymi dachami dwuspadowymi z pikami i grzebieaniem. Poczekalnie przykryte były ceramicznymi dachami dwuspadowymi, prostopadłymi do szczytów. W osi elewacji miejskiej, różniącej się detalami architektonicznymi, umieścił C. Domaniewski podcień złożony

z 3 daszków dwuspadowych, wspartych na kolumnach.

14 stycznia 1912 r. nastąpiło upaństwowienie linii Aleksandrów Warszawski - Ciechocinek. Do wybuchu I wojny światowej obsługiwały ją lokomotywy parowe z parowozowni pomocniczej w Aleksandrowie. W 1915 r. linia przeszła we władanie niemieckiej administracji kolejowej, a w 1920 r. dyrekcji gdańskiej kolei polskich, z siedzibą w Toruniu. Od lat dwudziestych zaczęły obsługiwać ją lokomotywy z parowozowni w Toruniu. Nie doznała zniszczeń także w 1939 r. i powtórnie znalazła się pod administracją niemiecką. 19 stycznia 1945 r. Niemcy, uciekając w panice z Ciechocinka, podpalili magazyny zaopatrzenia wojskowego znajdujące się na strychu dworca kolejowego. Zamierzali wysadzić dworzec w powietrze. Pożar został ugaszony, zniszczeniu uległ dach dworca oraz częściowo środkowa część budynku. 21 stycznia 1945 r. do Ciechocinka wkroczyła Armia Czerwona, już w lutym na linii zaczęły kursować pociągi wojskowe i PKP. Linia znalazła się w Północnej Dyrekcji PKP z siedzibą w Gdańsku.

Wielu kolejarzy stacji w Aleksandrowie i Ciechocinku było w czasie II wojny światowej żołnierzami Armii Krajowej. Nie wszyscy ujawnili się po wkroczeniu Armii Czerwonej. Część z nich postanowiła nadal działać w ukryciu, aby protestować przeciwko metodom, jakimi posługiwali się oswoobodziciele. Jednym z mało znanych wystąpień było porwanie i uprowadzenie sowietom transportu kolejowego z dworca w Aleksandrowie 15 czerwca 1945 r., opisane przez Stanisława Żółtowskiego w Kwartalniku Rodu Żółtowskich w grudniu 1998 r.

Pociąg nr 1879/472/473, składający się z 46 wagonów załadowanych nowymi urządzeniami kolejowymi z sowieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech, jechał do ZSRR i konwojowany był przez dwóch żołnierzy Armii Czerwonej. Na podstawie poufnej telefonicznej informacji z Torunia, został zatrzymany pod semaforem w Aleksandrowie. Albin Żółtowski, ojciec Stanisława, był zawiadowcą tej stacji, znał język rosyjski, ponieważ 6 lat odbywał przymusową służbę w wojsku carskim i dobrze poznał rosyjską mentalność. Sugestywnie wytłumaczył konwojentom, że parowóz ma uszkodzone hamulce i nie może jechać dalej. W obecności żołnierzy zadzwonił do parowozowni Toruń - Kluczyki. Wtajemniczony kolejarz z parowozowni oświadczył, że trzy parowozy są w naprawie, a jeśli do rana zostanie naprawiony, jeden z nich przybędzie do obsługi transportu.

Konwojenci udali się do stołówki PCK na peronie



dworca, po zjedzeniu kolacji wypili około 1 litra spirytusu, dostarczonego przez Stanisława, w kubkach bez rozcieńczania wodą i zasnęli na ławkach w stołówce. Parowóz „bez hamulców” odjechał do Torunia, inny parowóz, ukryty w Ciechocinku i nadzorowany przez Romualda Żółtowskiego, syna Albina i brata Stanisława, przybył do Aleksandrowa i wywiózł skład zdobywczy wojennych na bocznice warzelni soli w kurorcie. O udanej akcji powiadomiono naczelnika stacji w Kutnie, Kazimierza Łukomskiego.

Rano konwojenci daremnie szukali swego pociągu. Wyjechali następnym transportem mienia zabranego z Niemiec. Nie pojawili się już w Aleksandrowie, składu nie szukały też władze sowieckie. Wagony z rejestracją niemiecką przemalowano wg wzorów PKP i rozesłano tam, gdzie było zapotrzebowanie na znajdujące się w nich urządzenia, których brakowało na kolejach polskich. Wkrótce naczelnik Łukomski nakazał całkowite milczenie o całej akcji, które przerwał Stanisław Żółtowski po pół wieku.

1 maja 1952 r. oddano do użytku odbudowany nowy dworzec kolejowy w Ciechocinku. Nie odbudowano wiat, dachów nad dworcem i wież w szczytach, zmieniono wyjścia: od strony miasta i na perony. Pozostawiono odsłoniętą kopułę nad holem, całość płaskich dachów pokryto papą. Linia po 1945 r. miała niewielkie przewozy towarowe, funkcjonowała głównie jako dojazdowa, dowożąc do i z Ciechocinka pracowników i kuracjuszy. Przewozy osobowe narastały, osiągając wartości maksymalne w połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku. W 1985 r. nastąpiła elektryfikacja linii Aleksandrów Kuj. - Ciechocinek, połączona z remontem kapitalnym torowiska. Ułożono szyny S49, wyprodukowane w latach 1982 - 1984, większość podkładów drewnianych zastąpiono betonowymi. Po roku 1989 następował stopniowy spadek ruchu towarowego i osobowego na PKP, związany z nadrabianiem opóźnień w rozwoju transportu samochodowego w Polsce. Niekorzystne procesy nie mogły ominąć kolei do Ciechocinka. Potok podróżnych stale maleje, a niestannie modernizowane przedsiębiorstwo nie jest w stanie zatrzymać swoich klientów. Spowodowało to ograniczenie liczby pracowników stacji, zamknięcie części pomieszczeń lub dzierżawienie na galerię staroci, bar czy sklep meblowy.

Lepszy jest każdy użytkownik, niż brak nadzoru, niemniej nie są to rozwiązania korzystne dla zabytków, jakim jest niewątpliwie zespół budynków dworcowych w Ciechocinku. Kolej szuka rozwiązań, jednym z nich

byłoby nieodpłatne przekazanie dworca kolejowego władzom Ciechocinka. Zmiana właściciela byłaby zaledwie pierwszym krokiem na trudnej drodze ratowania obiektu. Koniecznością jest opracowanie długofalowego programu jego dalszego wykorzystania dla potrzeb mieszkańców i kuracjuszy. Czy w budynku dworca w Ciechocinku nie powinno powstać muzeum historii tego niezwykłego miasta i jego okolic? Z pewnością byłaby to nie tylko duża atrakcja turystyczna, ale i możliwość naukowego opisu dynamicznych zjawisk nowej epoki, jakie zaistniały tutaj w XIX i XX wieku, nie tylko na kolei na Kujawach.



### Sanatorium kolejowe w Ciechocinku

Opisując kolejową historię Ciechocinka, należy przypomnieć też dzieje sanatorium kolejowego w kurorcie. W 1922 r. ze składek pracowników warszawskiej Dyrekcji Kolejowej powstał Dom Wypoczynkowy Kolonii Letnich w Aleksandrowie Kuj. W latach trzydziestych przejęty został przez stowarzyszenie Rodzina Kolejowa. W 1952 r. powstał pierwszy pawilon Kolejowego Sanatorium Zdrojowego w Ciechocinku, w kwartale ulic Widok i Zdrojowa, zbudowany przez PKP. Lecznicze placówki PKP w Aleksandrowie i Ciechocinku zostały połączone ze sobą, a sanatorium kolejowe w Ciechocinku stale rozbudowywano. W efekcie powstał w Ciechocinku kompleks obiektów z 200 łózkami, pełnym zapleczem diagnostycznym, zabiegowym i rehabilitacyjnym oraz basen termosolankowy. 1 października 1991 r. przekształcono sanatorium w Kolejowy Szpital Uzdrowiskowy. W 1998 r. opuścił struktury PKP, 1 stycznia 1999 r. przekształcony został w formę spółki prawa handlowego i nadal funkcjonuje, ale już jako Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej.

Stanisław Jasiński

