

# Wisłą do Ciechocinka

Stare pocztówki są nieocenionym dokumentem historycznym. Dzięki nim można przywołać świat sprzed lat, świat, który bezpowrotnie przeminął.



Kiedy w 1824 roku zaczęto budować fabrykę soli, zaistniała potrzeba połączenia Ciechocinka ze szlakami komunikacyjnymi. Niedaleko wiódł stary szlak handlowy przez Służewo do Torunia i dalej na północ lub do Brześcia Kujawskiego, dalej na południe Polski. Nic więc dziwnego, że pomyślano o budowie drogi ze Służewa do Słońska, gdzie w miejscu dawnej kasztelanii powstała warzelnia soli. Jednak inicjator budowy saliny, Konstanty Leon Wolicki, właściciel pierwszego w Polsce parostatku, myślał o transporcie rzeczonym drewna opałowego i tarniny na wypełnienie ścian teżni oraz wyprodukowanej soli. Nieprzypadkowo budynki warzelni stanęły w pobliżu Wisły. A kiedy Ciechocinek zaczął zyskiwać sławę jako uzdrowisko, zorganizowano szybki i wygodny transport rzeczny. Budowa linii kolejowej przypada dopiero na lata 60. XIX wieku.

W 1851 r. została uruchomiona regularna linia żeglugi parowej Warszawa - Ciechocinek, którą obsługiwały dwa statki: „Wisła” i „Sandomierz”, należące do floty hrabiego Andrzeja Zamoyskiego, pioniera kapitalizmu w Królestwie Polskim. Oskar Flatt w swojej książce „Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka” z 1854 roku pisał o roli parowców w rozwoju turystyki: „Wycieczki wodne, rzecz można, że dotąd wcale nie istniały, zwiedzanie brzegów rzek krajowych z tysiącami połączone było trudnościami. Dopiero statek parowy je usunął: czy chcesz Płock, czy Włocławek, czy do skutecznych ciechocińskich wód się przejechać, czy wreszcie oczy tylko lubem Wisły popieścić wybrzeżem - zręczny i z całym komfortem angielskim urządzonej parostatek czeka cię w każdej chwili w przystani.” (pisownia oryginalna) Jego zdaniem to właśnie parostatki uczyniły Płock, Włocławek i Ciechocinek przedmieściami Warszawy.

160 lat temu podróż parowcem z Warszawy do Ciechocinka zabierała początkowo dobę. Statek wypływał z Warszawy o godz. 7.00, o 20.00 był już we Włocławku. Tam urządzano nocleg. Następnego dnia o świcie statek ruszał na rejs i o 8.00 rano przybywał do Ciechocinka. Większa prędkość statków skróciła przebieg na trasie Warszawa-Ciechocinek do kilkunastu godzin. Statek wypływający z Warszawy o godz. 6.00 do przystani w Płocku zawijał między godziną 12.00 a 13.00, do Ciechocinka zaś około 17.30 w tym samym dniu. Rejsy powrotne trwały dłużej, bowiem statek musiał płynąć w górę rzeki.

Ceny biletów były wysokie. Po pierwsze amatorów tej formy podróżowania było więcej niż mogły pomieścić statki, a po drugie Spółka Zamoyskiego nie miała konkurencji i mogła narzucać ceny. Za przejazd z Warszawy do Ciechocinka w klasie I płacono 4,50 rubli srebrem i 3,15 r.s w klasie II. Dzieci do lat 10 korzystały z 50% zniżki. Podróżni pierwszej klasy mogli zabrać 50 funtów bagażu, a drugiej tylko 30 funtów. Za bagaż ponad ustaloną wagę pobierano dodatkowe opłaty. Pasażerowie mogli podróżować wygodnie w bogato wyposażonych pomieszczeniach I i II klasy. Kajuta I klasy miała oddzielnie jadalnię, salon i buduar dla dam - z wyściełanymi meblami. Pomieszczenia ozdobione były obrazami znanych wówczas malarzy: Juliana Ceglińskiego, Wojciecha Gersona, Franciszka Kostrzewskiego i Henryka Pillatiego. Pasażerom II klasy musiało wystarczyć jedno pomieszczenie z twardą ławką i stolikiem. Na statkach można było skorzystać z restauracji, wydającej ciepłe i zimne posiłki. Konsumentom przygrywała orkiestra. Parowiec mógł osiągnąć prędkość 14 km na godzinę, co zachwycało współczesnych. Warto dodać, że krótko pływał też statek „Ciechocinek” braci Ciechanowskich z Włocławka, jednak ze względu na zbyt duże rozmiary został sprzedany.

Trudno to sobie dzisiaj wyobrazić, ale w XIX wieku Wisła była arterią komunikacyjną, która tętniła życiem. W 1877 roku w Nieszawie zarejestrowano przepłynięcie 3209 statków i 2323 tratw, przewożących ładunek wart wiele milionów rubli. Ruch wiślany znajduje również potwierdzenie w wierszu poety Antoniego Czajkowskiego, który pisał:

*Wisło! Ty niesiesz na swoim przestworze  
Nasze ziarniste, pozłociste zboże,  
I cynk srebrzysty, i sól, i gips biały,  
Wapno i jaja, i świeże nabiały.*

Parostatki kursowały z Ciechocinka jeszcze przed II wojną światową. Można było nimi płynąć w kierunku Warszawy i Torunia. W latach 20. XX w. była urucho-

miona bezpośrednia codzienna komfortowa linia pasażerska Warszawa-Ciechocinek-Toruń z parostatkami: „Polska”, „Francja”, „Warneńczyk”. Ceny przejazdu były niższe od cen kolejowych. Z ciechocińskiej przystani do centrum jeździły samochody osobowe. Turystyczne wycieczki po Wiśle odbywały się również w czasach PRL. Świetnie uwiecznił jedną z nich Marek Piwowski w filmie „Rejs”. Załączona pocztówka pokazuje

istniejącą jeszcze w II połowie XX wieku przystań. Obecnie po Wiśle w okolicach Ciechocinka można odbyć jedynie półgodzinną wycieczkę statkiem Bas kierowanym przez kapitana Sławomira Handziuka. Widok barki czy statku płynącego Wisłą do morza jest rzadkością. A w 2012 roku kuracjusze przybywają do sanatoriów samochodami lub autobusami.

Aldona Nocna

miona bezpośrednia codzienna komfortowa linia pasażerska Warszawa-Ciechocinek-Toruń z parostatkami: „Polska”, „Francja”, „Warneńczyk”. Ceny przejazdu były niższe od cen kolejowych. Z ciechocińskiej przystani do centrum jeździły samochody osobowe. Turystyczne wycieczki po Wiśle odbywały się również w czasach PRL. Świetnie uwiecznił jedną z nich Marek Piwowski w filmie „Rejs”. Załączona pocztówka pokazuje

istniejącą jeszcze w II połowie XX wieku przystań. Obecnie po Wiśle w okolicach Ciechocinka można odbyć jedynie półgodzinną wycieczkę statkiem Bas kierowanym przez kapitana Sławomira Handziuka. Widok barki czy statku płynącego Wisłą do morza jest rzadkością. A w 2012 roku kuracjusze przybywają do sanatoriów samochodami lub autobusami.

Aldona Nocna