

Aldona Nocna

### Opisy podróży Wisłą z Warszawy do Ciechocinka

W dawnych wiekach po Wiśle kursowały przeróżne jednostki pływające, w większości z towarami, szczególnie zbożem i drewnem. Dzięki handlowi bogaciły się nadrzeczne miasta. Do portu gdańskiego docierały tratwy, jachty, łyżwy, dubasy, galary, szkuty, berlinki. Z licznych rejsów w dawnej Polsce nie ma zbyt szczegółowych opisów. Uwagę zwraca jedynie poemat „Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą i innymi rzekami do niej przypadającym” **Sebastiana Fabiana Klonowica** wydany w 1595 roku, w którym oprócz przedstawienia pracy flisaków zawarta jest relacja przypominająca przewodnik. Opisana jest Wisła, położone nad nią miasta oraz jej dopływy. Dominuje ścisły zapis topografii, natomiast opowieści dygresyjne zajmują niewielki fragment tekstu. W poemacie znajduje się opis okolic Ciechocinka:

Wnet za tym ujrzysz Nieszawę czerwoną  
Śpichlerzów długim rzędem obsadzoną;

Świecą się w lewo skorupiane dachy  
I insze gmachy.  
Obfite żniwa i gumna Kujawskie  
Tam się ściągają w śpichlerze Nieszawskie;  
Tam swe nadzieje ładuje ziemianin,  
Tam i mieszczanin.  
Potem trzy kępy będziesz miał. Brzozego  
Jedną, a drugą tudzież Kaczkowskiego,  
Trzecią Białkową, choć ją zów dawnego  
Kępą Białego.

Zwiastunami przewrotu w żegludze były pierwsze statki o napędzie parowym, zwane u nas „paropływami”. Początek polskiej parowej żeglugi śródlądowej przypada na lata 20. XIX wieku. Pierwszym statkiem wiślany z napędem mechanicznym był „Victory”, który został sprowadzony do Warszawy z Anglii przez spółkę Wolicki-Berksohn w roku 1828. Statek posiadał jednak zbyt duże zanurzenie i grzął na mieliznach, toteż szybko został sprzedany.

W maju 1845 roku rozpoczęły się rejsy towarowo-pasażerskie z Warszawy do Gdańska. Podróż statkiem trwała wówczas 48 godzin. W późniejszych latach celem podróży stał się Ciechocinek, który zasłynął jako uzdrowisko już w latach 30. XIX wieku. Do kurortu można było dotrzeć niezbyt wygodnie drogą lądową. Kiedy uzdrowisko stało się popularne, szczególnie wśród mieszkańców Warszawy, zaistniała potrzeba szybkiego i komfortowego dotarcia na miejsce. Umożliwić mogła to Wisła, znana od wieków arteria komunikacyjna Polski. Potrzebne były jedynie bezpieczne środki lokomocji.

Okazją stały się starania Francuzów. Vincent Gache, właściciel stoczni statków rzecznych w Nantes, wysłał do Królestwa Polskiego swojego przedstawiciela Eduarda Guilberta. Celem było zorganizowanie żeglugi oraz handel statkami.

W listopadzie 1847 roku Guibert sprowadził na Wisłę dwa statki parowe: pasażerski „Wisła” i holownik „Książę Warszawski”. Jego misja zakończyła się sukcesem, bowiem 27 kwietnia 1848 roku została utworzona spółka z Andrzejem hrabią Zamoyskim pod nazwą Spółka Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Hrabia Zamoyski et Compania. Głównym administratorem został Zamoyski, a kierownikiem technicznym Guibert. Wkrótce

przystąpili formalnie do niej jeszcze: Adam Potocki, Kazimierz Plater-Zyberk, Jan Zamoyski, August Zamoyski i Piotr Mężęński. Na siedzibę Spółki obrano pałac Andrzeja Zamoyskiego w Warszawie. Zainteresowanych powiadomiono o tym wydarzeniu w warszawskich gazetach. Celem był przewóz podróźnych oraz towarów Wisłą, Narwią, Bugiem, Wieprzem i Pilicą. Została też urządzona stocznia Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu. Projekt wzbudził zainteresowanie kupców, którym zależało na szybkim dostarczaniu towarów, szczególnie zboża, na miejsce zbytu. Po rzekach zaczęły kursować galary i statki parowe.

W 1851 roku została uruchomiona regularna linia żeglugi parowej Warszawa – Ciechocinek. Pasażerowie mogli wysiąść w Modlinie, Płocku i we Włocławku. W pierwszym roku funkcjonowania żeglugi statek wypływał o 7.00 rano z Warszawy, a o godzinie 20.00 przybywał do Włocławka. Tu pasażerowie mogli przenocować, by o świcie kontynuować podróż. Statek przybywał do Ciechocinka o 8.00 rano. Po dwugodzinnym postoju statek płynął w górę rzeki do Płocka. Tu znowu był nocleg, a trzeciego dnia o 5.00 rano statek ruszał w kierunku Warszawy, do której przybywał o 20.00. Cennik był wyliczony w zależności od długości trasy – mila, czyli ok. 8 kilometrów, kosztowała 15 kopiejek. Dzieci płaciły połowę biletu. Bagaż do 20 kilogramów był bezpłatny. Była to tańsza niż końmi forma podróżowania. Ponadto na parostatku funkcjonowała restauracja zapewniająca posiłki. W następnym roku trasa Warszawa – Ciechocinek trwała już tylko jeden dzień.

Wkrótce pasażerowie mogli podróżować wygodnie w bogato wyposażonych pomieszczeniach I i II klasy. Ceny były zróżnicowane od 18 do 12 kopiejek za milę. Ówczesny parowiec mógł osiągnąć prędkość 14 km na godzinę, co zachwycało naszych przodków. Do uzdrowiska pływał statek „Sandomierz”, potem w rejsy ruszyły „Płock” i „Włocławek”.

Andrzej Zamoyski miał niezwykle pomysł rozreklamowania tej formy podróżowania. „Paropływy”, jak nazywano pierwotnie parostatki, stały się wdzięcznym tematem obrazów i literatury, bowiem właściciel zapraszał na rejsy bywalców warszawskich salonów. Artyści tacy jak: Julian Cegliński, Wojciech Gerson, Franciszek Kostrzewski, Henryk Pillati po rejsie do Ciechocinka zobowiązali się namalować obrazy, które miały zawisnąć w kajutach. Powstały wówczas 24 dzieła, których wartość szacowano na 700 rubli. Każde miało takie same wymiary: 21x41 cm.

Zacząły pojawiać się również opisy podróży. W 1854 roku ukazał się pięknie opracowany przez **Oskara Flatta** przewodnik żeglugi parowej „Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka: z dopełniającym poglądem na przestrzeń od Torunia do Gdańska”.

O takich jak Flatt mówiono wówczas „wielbiciele swojszczyzny”. Był bowiem zapalonym krajoznawcą i miłośnikiem folkloru. Interesowała go nie tylko współczesna kultura ludowa, pieśni i zwyczaje ludu ziem polskich, lecz także przeszłość historyczna. Prowadził bardzo ruchliwy tryb życia. Wędrował najróżnorodniejszymi środkami lokomocji: dyliżansami i karetkami pocztowymi, koleją żelazną, statkiem parowym po Wiśle, a nawet furmankami oraz konno. Poznawał też inne kraje Europy: podróżował do Anglii i Francji. Opisywał przede wszystkim Królestwo Polskie, ale także inne ziemie polskie pod zaborami. Przemierzył: Podlasie, Lubelszczyznę, Góry Świętokrzyskie, Tatry, Mazowsze, Kujawy, Pomorze oraz brzegi Wisły od Warszawy aż do Gdańska. Miał szerokie zainteresowania – pasjonowała go historia, geografia, etnografia i statystyka. Jego ogromna wiedza widoczna jest w jego licznych artykułach oraz książkach. W 1850 r. ukazał się „Opis Piotrkowa Trybunalskiego pod względem historycznym i statystycznym”, a trzy lata później „Opis miasta Łodzi pod względem historycznym, statystycznym i przemysłowym”.

Wydany w 1854 roku „Podręcznik podróży malowniczej”, czyli „Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka”, to przewodnik żeglugi parowej przydatny podróżnym, którzy

odbywali rejs parostatkami Andrzeja Zamoyskiego z Warszawy do coraz bardziej rozwijającego się Ciechocinka. Flatt, wspominając o flotyli parowej Zamoyskiego, napisał, że statki pasażerskie uczyniły z Płocka, Włocławka i Ciechocinka „przedmieście Warszawy”: „Wycieczki wodne rzecz można, że dotąd wcale nie istniały, zwiedzanie brzegów rzek krajowych z tysiącnymi połączone było trudnościami. Dopiero statek parowy je usunął: czy chcesz Płock, czy Włocławek poznać, czy do skutecznych wód ciechocińskich się przejechać, czy wreszcie oczy tylko lubym Wisły popieścić wybrzeżem: zręczny i z całym komfortem angielskim urządzony parostatek czeka cię w każdej chwili w przystani”. Dodawał też: „Dziś już poznanie naszego kraju i jego mieszkańców większą przynosi chlubę, niż obce nam egzaltowane z dalekich jakich zamorskich podróży. I nie dziw, bo swojskość bliższa i pojętniejsza od obczyzny”. Podkreślał znaczenie rzek w zwiedzaniu kraju: „Takie jest położenie kraju naszego, że trzymając się samego kierunku rzek, możemy wszystkie niemal ważniejsze i piękniejsze poznać okolice, zwłaszcza jeżeli wycieczki nasze nie ścieśniając granicami wybrzeża, w kilkomiłowej po obu stronach rozpromienimy przestrzeni, i tak: Brzegi Wisły zapoznają nas z rozgraniczeniem 4 Guberni, od Korczyna przez Sandomierz, Zawichost, Kazimierz, Puławy, Stężycę, Maciejowice, Czersk, Warszawę, Nowogeorgijewsk, Czerwińsk, Wyszogród, Płock, Dobrzyń, Włocławek, Nieszawę, Raciążek, do Ciechocinka i aż po Toruń, słowem, całym pasem południowo-zachodnim, przerywanym się przez środek Królestwa”.

Flatt pisał: „Znając brzegi Wisły, nie podobna obojętnym prześlizgać po nich wzrokiem, podróż nasza w takim razie będzie żywą panoramą. A w czymże sercu brzegi Warszawy żywszego nie obudziły bicia? Nie sąż to brzegi otwartą księgą dziejów?” oraz: „Chcemy czytelnikom naszym ofiarować popularny podręcznik, nie suchego opowiadania, ale podróży malowniczej”. Autor zachwycał się panoramą Warszawy, którą opisał począwszy od Łazienek, poprzez Solec, pałace, kościoły, Klasztory, Zamek Królewski, kolumnę Zygmunta, dzielnicę Staromiejską do Aleksandryjskiej Cytadeli. Wspomniał też Pragę, Saską Kępę, Bielany, Marymont, Młociny, Tarchomin, Jabłonnię.

Flatt przedstawił całą trasę i nadrzeczne miejscowości oraz zamieścił rozkład jazdy, regulamin i cennik biletów (za bilet z Warszawy do Ciechocinka trzeba było zapłacić 4,50 rubla w I klasie, a 3,15 w II klasie). Opisy mijanych okolic przeplótł literackimi opowiadaniem i legendami. Jest wśród nich opowieść m.in. o Nieszawie, Raciążku, Słońsku i Ciechocinku.

Oskar Flatt zamieścił w swojej książce sześć widoków – litografii Maksymiliana Fajansa (1825-1890), fotografa i rysownika, właściciela zakładu litograficzno-fotograficznego w Warszawie. Są to: Warszawa rysowana z natury przez Maksymiliana Fajansa, Bielany – obraz namalowany przez Fryderyka hrabiego Skarbka, Płock – fotografia Karola Beyera, ojca fotografii polskiej, Włocławek – rysunek Alfonsa Matuszkiewicza, Bobrowniki – rysunek Maksymiliana Fajansa i Ciechocinek – litografia Maksymiliana Fajansa. Ta ostatnia, prawdopodobnie najstarszy obraz Ciechocinka, przedstawia dawną galerię spacerową z tężnią, źródłem nr 3 i maszynownią w tle.

Przedsiębiorstwo żeglugowe hr. Zamoyskiego rozpoczęło szeroką akcję reklamową swojej linii pasażerskiej. Echa tych wydarzeń można odnaleźć między innymi w ówczesnej prasie. „Gazeta Warszawska” z maja 1854 roku donosiła: „Jeżeli Ciechocinek tak uroczyście gotuje się na przyjęcie życzliwych sobie i wdzięcznych za zdrowie i dobry humor gości i pacjentów niemniej pamięta tu o nim daleka publiczność. Pomiędzy widokami, (a będzie ich sześć podobno) Powiśla zdecydowany już jest widok Ciechocinka z punktu takiego, z którego i źródło zbawienne wyjrzy, i galerya i kapliczka, i wreszcie pobliskie łaźienki, a może choć parę filarów Historycznego hotelu Mullera. Zdaje się, że aby to wszystko

wystawić, a i wspaniałych Tężni nie pominąć, potrzeba by obrać stanowisko albo od alei spacerowej, albo od boku prawego domu doktora Ignatowskiego. Kto by się był spodziewał przed trzydziestu laty z pierwszych a nielicznych wówczas jeszcze pacjentów, w Ciechocinku niewygodnie i nieregularnie kąpiących się i pijących solankę, że o oblicze tej pustki piaszczystej i skwarne, gdzie żadne drzewko usadzić się nie chciało, daguerrotyp i litografija konkurować będą, by podać je do powszechnej wiadomości. Kto by się był spodziewał, że kąpiel najnieprzystępniejszy, najodleglejszy dla stosunków jakichkolwiek, tak się zbliży do nas i tak ważnym się stanie przez dobrodziejstwo żeglugi parowej, dziś już kwitnącej, niezbędnej prawie dla wszystkich tej strony Powiśla mieszkańców. Ważność i użyteczność przedsiębiorstwa tego zbyt jest dziś widoczną i jasną, aby dowodów jakich potrzebowała a jeżeli wreszcie potrzebny choć jeden, to go podamy: że w kilka zaledwie dni po ogłoszeniu sprzedaży przez dobroczynny Rząd zatwierdzonych akcyj na tę żeglugę, kilkudziesięciu zgłosiło się akcyonaryuszów. Nikt przecież mieszkańców kraju naszego nie posądzi o pochopność do spekulacji i przedsiębiorstw: musi tedy interes być i wyraźnie dobry, pewny i pożyteczny, kiedy tylu i w tak krótkim czasie znalazł popleczników konkurentów. Ale wróćmy do spodziewanych, widoków Powiśla, które p. Flatt opisał bardzo dokładnie pod wszelkimi względami; ma ich być sześć, jak mówią zajmujący się tem przedsiębiorstwem literacko artystycznym – Warszawa Bielany, Płock, Bobrowniki, Włocławek i Ciechocinek. Wydanie gotuje się pięknie bardzo i tanie, a po załatwieniu koniecznych przygotowawczych zajęć, wyjdzie na początku czerwca, aby podróżni do Ciechocinka spieszący porównać mogli prawdę w naturze z prawdą artystyczną”. (pisownia oryginalna)

W książce zostały także zamieszczone dwie mapy ze stacjami żeglugi parowej. Na jednej z nich są zaznaczone wsie kujawskie, a przede wszystkim stara droga, którą można było dotrzeć z Ciechocinka do Torunia, wiodąca niegdyś przez Raciążek, Ośno, Służewo i Podgórze (dziś dzielnica Torunia Podgórz).

Flatt pisał niezwykle barwnie: „Ciechocinek znowu pod względem roślinności najrozmaitsze, najsprzeczniesze przedstawia fenomena: bujna roślinność z karłowatą graniczy wegetacją; piękne, majowe łąki z jałową ziemią. Za ten uszczerbek ziemia inne bogactwo złożyła natura w łonie ciechocińskich nizin. Źródła słone stały się podwójnym dla nich skarbem; raz przez założone tu warzelnie soli, po wtóre, i to głównie, przez mineralną własność solanki, która uczyniła Ciechocinek każdorocznego lata miejscem napływu licznej, różnostronnej ludności, zapewniła mu w długie lata rosnącą co raz pomyślność i wyniosła go na ważny stopień tak pożytecznego w sprawie powszechnego zdrowia czynnika”. Autor opisał ówczesny Ciechocinek, poświęcił wiele miejsca Łazienkom, hotelowi Müllera, wskazał zalety kąpieli w solance, zaprezentował proces zatężania solanki dzięki tężniom i warzelni. Zareklamował też książkę „O wodach mineralnych słonych w Ciechocinku, ich działaniu i zastosowaniu lekarskim” Romana Ignatowskiego, która lada dzień miała się ukazać.

Niezwykła to książka, pięknie obmyślona. Flatt, mimo że opisał jako końcowy etap podróży parostatkiem Ciechocinek – ostatnią miejscowość w Królestwie Polskim, bowiem za rzeczką Tażyną, zwaną Granicą, była ziemia pod pruskim panowaniem, nie zapomniał wspomnieć o odcinku Wisły od Torunia do Gdańska i miastach położonych nad rzeką.

Z kolei w 1899 r. na wyprawę Wisłą udał się wybitny etnograf i krajoznawca **Zygmunt Gloger** (1845-1910). Relację z podróży zawarł w książce „Dolinami rzek. Opis podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy”, wydanej w 1903 r., którą poprzedziła przedmową Eliza Orzeszkowa. Gloger opisał swój pobyt w Ciechocinku i okolicach. Przybył

do uzdrowiska parowcem w towarzystwie dwóch turystów. Pisał: „Za wsią Słońskiem, na ćwierć mili przed granicą pruską, zatrzymał się nasz parowiec przy nowo urządzonej przystani i wysadził tu wszystkich podróżnych, udających się do Ciechocinka. Powynoszono z pośpiechem na piasek nasze walizki, aparat i cudze a liczne kosze z szynkami i salcesonami, wiezione z Włocławka dla jadłodajni ciechocińskich. Powozów w przystani nie było żadnych, tylko zaledwie kilka wózków chłopskich, do których goście cisnęli się jak grzeszne dusze do zbawienia”. Z przystani zabrał ich wozem niejaki Wojciechowski. Jak pisze Gloger: „Przejeżdżaliśmy przez kolonie niemieckie, koło domów murowanych, dużych, schludnych, mieszczących się pod jednym dachem z oborą i stodołą. Mijaliśmy pola ogrodzone, konie rosłe i tłuste, krowy z wymionami jak wiadra, ludzi silnie ogorzałych, pochylonych pracą, z wygolonym zarostem. Były to typowe postacie rolników, ale nie Prusaków krwi mieszanej niemiecko-słowiańskiej, lecz czystej rasy saskiej i szwabskiej”. Wojciechowski mówił o nich: „Śwaby pludry, wanieliki (ewangelicy), ale psiajuchy są bogate, niech ich wszyscy djabli wezmą. Za córkami dają po dziesięć tysięcy talarów posagu gotowego grosza, a koni to tak żałują, że nawet babom do kirchy w niedzielę nie chcą dawać”.

Książka przenosi czytelnika w niezwykle malowniczy obraz świata wielokulturowej społeczności ziem polskich drugiej połowy XIX wieku. Autor w niezwykle plastyczny sposób opisał proste życie ludzi spotkanych w podróży. Píše o miejscach, które zwiedził. Książka „Dolinami rzek” to prawdziwa kopalnia cennych informacji dla archeologów, etnografów, socjologów, historyków i wszystkich zainteresowanych przeszłością.

Parostatki kursowały jeszcze przed II wojną światową. Można było nimi popłynąć do Warszawy i do Gdańska. Rejsy po Wiśle odbywały się również w czasach PRL. Świetnie uwiecznił jeden z nich Marek Piwowski w kultowym filmie „Rejs”. Warto dodać, że XX i XXI wieku ukazało się kilka ciekawych książek o rejsach po Wiśle. W 1983 roku wybitny reporter **Wojciech Giełżyński** wydał książkę „Moja prywatna Vistuliada czyli Dokładny opis rejsu odbytego własnoręcznie hamburką *Michał* przez całą Wisłę aż do Bałtyku, zawarty w dwudziestu dwóch etapach, antrakcie warszawskim, trzech suplementach specjalnych dla amatorów, aneksie ornitologicznym i paru setkach dygresji na temat i nie na temat”. Dziennikarz powrócił na stary szlak po 25 latach, a plonem wyprawy jest „Moja powtórna Vistuliada”. Z kolei w 2008 roku ukazały się refleksje i wspomnienia **Tomasza Andrzeja Krajewskiego** ze spływów kajakowych odbytych Wisłą o różnych porach roku od źródeł do morza pt. „Wisłą w głąb Polski”. W 2010 roku **Marek Kamiński**, podróżnik znany z wypraw na bieguny, wydał przewodnik „Wisła – 1047 tajemnic”, będący efektem doświadczeń przy organizacji jego dwóch ekspedycji po Wiśle. Książka zawiera szczegółowe informacje na temat rzeki, jej historii, walorów turystycznych, opisy różnych tras, w tym, stworzonych specjalnie dla różnych grup: rodzin z dziećmi, fotografów, pasjonatów historii, ekstremalnych podróżników, kajakarzy czy miłośników dobrej kuchni.

Szkoda, że w obecnych czasach nie możemy odbywać tak malowniczych podróży Wisłą i podziwiać urodę naszej ojczyzny z pokładu statku jako pasażerowie.

Bibliografia:

Flatt O., *Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka: z dopełniającym poglądem na przestrzeń od Torunia do Gdańska*, Warszawa 1854

Gierszewski S., *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982

Gloger Z., *Dolinami rzek. Opis podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy*, Warszawa 1990

Klonowic F.S., *Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą i innymi rzekami do niej przypadającym*, Kraków 2003