



Mirosław Derecki

O TYM JAK MARIAN ŚLIWIŃSKI WSZEDŁ DO HISTORII SZTUKI ŚWIATOWEJ

Wodniak niby rybitwa na rzece wdzięcznie się kołysze, ale przez życie całe o gnieździe rodzinnym, co na ładzie, myśli. Tak też było z kapitanem Marianem Śliwińskim; od I wojny światowej kręty nurt Wisły na parowcach przemierzając marzył o własnym domu, który na żony gruncie zbuduje, w puławskich Włostowicach, wśród pól pszenicznych, w zapachu niedalekich lasów sosnowych. Stał wreszcie ów dom - parterowy lecz przestronny, z solidnej cegły, przykryty czerwoną dachówką, obszernym sadem otoczony. Więc w sadzie siadamy pod kwitnącą jabłonią, na krzesłach z kuchni wyniesionych, przy stoliku starym spod szopy wysuniętym, nasłuchując, czy poprzez szum samochodów na pobliskiej kazimierskiej szosie, nie dojdzie nas od Wisły buczek statkowej syreny...

Trzech było braci Śliwińskich, synów puławskiego młynarza, co również ciesiołką się zajmował, a wszyscy wyrosli na wodniaków. Najpierw poszedł na Wisłę brat najstarszy, Stefan. Pociągnął za sobą średniego, Tadeusza, który od stanowiska palacza wspiął się z czasem aż na wysokość mostka kapitańskiego; przez wiele lat dowodził parowym holownikiem „Wawel”. Tadeusz załatwił również posadę palacza najmłodszemu bratu, Marianowi, gdy ten doszedł lat szesnastu. Był to rok 1914, statek nazywał się „Warta” i pływał na trasie Warszawa - Sandomierz pod banderą Żeglugi Warszawskiej.

Marynarze żeglugi rzecznej spotykali się wówczas w Warszawie w knajpkach na Mariensztacie, który bracie wodniacka nazywała skrótowo „Marszatem”. Tutaj pito mleko od wściekłej krowy, rozprawiano o prądach i mieliznach, dyskutowano o warunkach pracy na warszawskich statkach Fajanse, Górnickiego, Rogozika, Frydmana czy też na łajbach puławskiej rodziny Edelmanów. Statek do Sandomierza odbijał zazwyczaj w tamtych latach od warszawskiej przystani o godzinie siedemnastej, piął się przez całą noc - manewrując między oświetlonymi bojami - w górę rzeki; na rano był w Puławach. Wywalał się z niego tłum zaspanych pasażerów w sukmanach, w chałatach, ubranych z waszecia, robotnicy portowi wytargowali na własnych plecach worki i skrzynie z towarem. Potem statek dobierał nowych pasażerów, szyper pociągał trzykrotnie za sznurek syreny, łopaty kół zaczynały

młócić leniwą, przybrzeżną wodą, i ruszano wśród ścielących się nisko mgieł, w dalszą drogę...

Marian Śliwiński nie zagrzał długo miejsca jako palacz. Ciągnął go pokład. Miał zmysł do nawigacji, wkrótce też z marynarza awansował na sternika, a przed II wojną światową miał już patent kapitana żeglugi śródlądowej. Teraz należało rozejrzeć się za jakimś statkiem, na którym można by było objąć dowództwo....

Okazja nadarzyła się w 1939 roku. Właśnie znany koncern obuwniczy „Bata” przystąpił do budowy w Wólce Profeckiej fabryki. Przedsiębiorstwo potrzebowało własnego statku, który by woził materiały budowlane, maszyny, a w przyszłości produkowany tutaj towar. Myślano o budowie własnego statku, przystosowanego do potrzeb fabryki, najpierw jednak trzeba było się rozejrzeć za wynajęciem jakiejś, w miarę najbardziej odpowiedniej, jednostki rzecznej. No i za szyprem znającym Wisłę w okolicach Puław.

Statek nazywał się „Paweł”, wynajęto go aż z Pińska. Był niewielki, ale silny, mógł zabierać na pokład do siedemdziesięciu pasażerów, mógł też służyć z powodzeniem jako holownik i to właśnie było dla przedstawicieli „Bata” najważniejsze. Nowo kreowany kapitan „Pawła”, Marian Śliwiński, musiał przeprowadzić go teraz skomplikowaną drogą - wodami Prypeci, Bugu i Narwi, przez kanały i liczne śluzy, do Puław. Do dzisiaj dobrze pamięta tamtą podróż. Szlaki, którymi wiódł „Pawła”, były mu nieznane a załogę - poza maszynistą Pałaszem współwłaścicielem statku, oraz palaczem z Pińska - stanowiło... dwóch świeżo zwerbowanych „marynarzy”, którzy w ogóle statek widzieli chyba pierwszy raz w życiu. Dotarto jednak bez większych przeszkód do Puław. A gdy poleski bocznokołowy parowczyk wysapał się wreszcie ze zmęczenia, doczepiono do niego trzy barki i „Paweł” wyruszył w górę rzeki, aż do Krakowa, po materiały budowlane dla fabryki. Droga wodna była szeroka i dobrze znana kapitanowi Śliwińskiemu. Cieszył się, że w czasie tego rejsu wypocznie - przy pięknej sierpniowej pogodzie, która ostatnio nastąpiła - po trudach podróży z Pińska. Okazało się, że podążał naprzeciw największej przygody w swoim życiu...

O napaści Niemiec na Polskę dowiedział się Marian Śliwiński od... krakowskiej policji rzecznej. Miał już wyruszać z powrotem w kierunku Puław, kiedy weszli na pokład funkcjonariusze, żądając okazania dokumentów. Sprawdzali je wyjątkowo dokładnie, aż to zadziwiło szypra, zapytał o przyczynę. „Jak to, pan nie wie, że mamy wojnę?!” - odpowiedzieli pytaniem na pytanie.

Co sił w maszynie ciągnął teraz w kierunku Puław. Nad Wisłą latały samoloty, ludzie po brzegach mówili, że słyszeli przez radio, iż Niemcy podchodzą do Krakowa... Koło wioski Raj pod Korczynem dogonił ich motorówką naczelnik Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych w Krakowie, inżynier Adam Bielański, i polecił wziąć na hol stojący przy brzegu węglowy galar

wiślany. Galar należał do Franciszka Misia. Miał 18 metrów długości, około 9 szerokości, oznaczony był numerem 1026, i niczym się nie różnił od wielu innych podobnych niezdarnych jednostek pływających po Wiśle. Ale na jego pokładzie znajdowała się tym razem rzecz dla Polski bezcenna - sześć skarbów wawelskich, na czele z unikalnymi w skali światowej arrasami oraz „Szczerbcem”, mieczem Bolesława Chrobrego.

Był 5 września kiedy „Paweł” ponownie ruszył w dół rzeki. Teraz na mostku kapitańskim obok Mariana Śliwińskiego stanął inżynier Bogdan Treter, jeden z członków „wawelskiej” ekipy, która postanowiła ratować przed Niemcami wawelskie skarby. To on zresztą dojrzał niedawno z pokładu galaru motorówkę z inżynierem Bielańskim i wezwał go do udzielenia pomocy.

Kapitan Śliwiński dowiedział się całej prawdy dopiero w szereg lat później. Wtedy zdawał sobie sprawę, że holuje niezwykle cenny ładunek, który nie może dostać się w żadnym wypadku w ręce nieprzyjaciela. Wiedział, że ładunkiem opiekuje się grupa poważnie wyglądających ludzi, „profesorów”, i że jego obowiązkiem, jako kapitana statku i obywatela kraju, który został napadnięty przez obce wojska, jest dostarczyć ładunek do miejsca przeznaczenia. W przyszłości miał przeczytać w książkach, co to są wawelskie arrasy, że były ona częścią słynnej kolekcji składającej się z 356 sztuk, którą król Zygmunt August zapisał w testamencie Rzeczypospolitej, że zostały wykonane w XVI wieku w Brukseli, w warsztatach Willema Pannemakera, Jana van Tiegena, Piotra van Aelst i Nicolasa Leyniersa. Że współcześnie nie posiadają ceny, bo są po prostu, ponad jakimikolwiek cenami, ale za czasów Zygmunta Augusta stanowiły, na przykład, równowartość dwudziestu tysięcy koni pełnej krwi...

Pojawienie się na Wiśle „Pawła” było dla skarbów wawelskich pierwszym z wielu szczęśliwych zbiegów okoliczności, które sprawiły, że po niezwykle przygodach dotarły one wreszcie w bezpieczne miejsce w Kanadzie, aby po wielu latach wrócić w końcu z powrotem na Wawel. Załadowane, w braku innych możliwości, 2 września w krakowskiej przystani wiślanej na golar Franciszka Misia, który spływał z prądem rzeki z szybkością trzech kilometrów na godzinę, mogły łatwo stać się łupem Niemców.

Epopeję ratowania arrasów opisał w latach siedemdziesiątych Stanisław Weremczuk w książce „W obronie skarbów wawelskich” i teraz, w ogródku pod jabłonią, kapitan Marian Śliwiński uważnie przewraca jej kartki, na których i jego nazwisko często się powtarza. I powiada w zadumie, że ani wówczas myślał, iż wchodzi oto na stałe do historii sztuki światowej. Oraz, że ani mu się marzyło, że kiedyś, w przyszłości, zawisnie na jego piersi Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski...

Szedł więc „Paweł” pełną parą, najchętniej nocami, aby nie przywabić snującym się z komina dymem nieprzyjacielskich samolotów, brzegi dudniły zbliżającym się coraz bardziej

nieprzyjacielskim ogniem, wrześnie niebo stało się nieskazanym błękitem, przybrzeżne wikliny starczały nie jeden raz nie dwa za statki maskujące. Aż wreszcie Wisła zaczęła wpływać w przełom między wysokimi, wapienno-lessowymi brzegami, zabielił się w słońcu zamek w Janowcu a z prawej strony wyrosły słomiane dachy rybackiego Męcimia.

I to był koniec wojennej podróży „Pawła”. Wiedziano już, że w Puławach leżące w wodzie szczątki mostu zagradzają przejście, od Kazimierza - jako od miasteczka, kontrolowanego z powietrza przez nieprzyjaciela, też lepiej było się trzymać z daleka. „Profesorowie” poszli więc na piechotę telefonować z kazimierskiej poczty po dalsze instruktaże.

Był dziewiąty dzień września 1939 roku. Dalszą część podróży miały odbyć skarby wawelskie transportem kołowym.

Statek opustoszał. Współwłaściciel, mechanik Pałasz, zdecydował że „Paweł” ma przeczekać najgorsze przy zacisznym męcimskim brzegu; ile miało trwać to „najgorsze”, nikt sobie wówczas nie zdawał dokładnie sprawy.

Szyper Śliwiński nie miał już nic do roboty. Więc opuścił pierwszy dowodzony przez siebie w życiu statek z uczuciem dowódcy schodzącego z pokładu w chwili ostatecznej katastrofy. Tyle, że nie udawał się szalupą ratunkową w nieznaną, lecz pomaszzerował skrajem skurzonej drogi do rodzinnych Puław. Dom na Włostowicach świecił pustką, rodzina uciekła przed bombami we wzgórze Kopaniny. Był głodny, zmęczony i brudny, ale był we własnym domu... Siedział i patrzył na młode drzewka jabłoni, które niedawno z żoną posadzili...

Pływał potem kapitan Śliwiński przez całą okupację na statkach, które nosił nadane im przez Niemców nowe imiona, ale dla polskiej załogi pozostawały wciąż „Chopinem”, „Kazimierzem Wielkim” ... To był drugi, niebezpieczny, okres jego wodniackiej kariery. Potem przyszedł trzeci okres, powojenny, gdy stanął na mostku „Grunwaldu”, a wreszcie - „Moniuszki”, z którego w 1963 roku, po pięćdziesięciu latach pływania na Wiśle, zmustrował ostatecznie na ląd.

Lecz to już temat na osobne opowiadanie...

Kapitan żeglugi śródlądowej Marian Śliwiński ma dzisiaj osiemdziesiąt dwa lata, mieszka we własnym domu przy ulicy Kaznowskiego 10 na puławskim przedmieściu Włostowice, trzyma się krzepko, pielęgnuje jabłoniowy sad.

Pierwodruk: „Kamena”, 1980, nr 13, s. 6-7.