



Mirosław Derecki

DZIŚ NA WIŚLE...

Parowców już nie ma. A ludzie z rzeką od lat pracą związani twierdzą, że, co gorsza, coraz trudniej znaleźć prawdziwych wodniaków.

Kiedyś na Wiśle kwitło życie: sunęły z prądem galary wyładowane jabłkami, gruszkami i oliwkami, zrywanych w wygrzanych kłoniącym się ku jesieni słońcem, kazimierskich i józefowskich sadach, buczały holowniki ciągnące ciężkie, rozłożyste barki załadowane po brzegi frachtem. Drewniane, płaskodenne, niskoburte baty kursowały między prawym i lewym, brzegiem, przewożąc kopy siana, stogi słomy, nawet konie, krowy, świnie. A barkasy, a krypy, a lekkie pychówki, którymi wieczorem lub przed świtaniem wyjeżdżano na połów ryb? Wodniacką profesję dziedziczyło się z ojca na syna, szyprem bywało się z dziada pradziada, wiodąc swój ród czasem nawet od tych, co przed wiekami, naładowawszy, powolne galary pszenicą z kazimierskich spichrzy, puszczali się w daleką drogę ku Gdańskowi.

Była też na Wiśle żegluga pasażerska. Białe, płaskodenne bocznokołowce chodziły w górę i w dół rzeki, stanowiąc dla okolicznej ludności główną linię komunikacyjną pomiędzy Krakowem a Warszawą, Warszawą i Gdańskiem.

Jeszcze czterdzieści lat temu mieszkańcy okolic Kazimierza na przykład najchętniej podróżowali do Warszawy parostatkiem. Jeszcze na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych można było w lecie popłynąć z Puław lub Kazimierza regularnym rejssem aż do Sandomierza. Dychawiczny już trochę, parowy „Kiliński” lub „Kościuszko” pchał się z uporem przez jedenaście godzin pod prąd, w górę Wisły, dobierając pasażerów w Józefowie, Solcu, Anopolu, Zawichoście, aby wreszcie przycumować z ulgą u stóp sandomierskiego wzgórza zanikowego. W Sandomierzu parowce nocowały, a rano, połknawszy swoją pierwszą porcję węgla, ruszały z powrotem. Droga była teraz szybsza i lżejsza, bo płynęło się z prądem.

Pamiętacie przysadzistą sylwetę „Kilińskiego”? Latem zwykle nocował w Kazimierzu. W wąskim kanale na prawo od przystani, pomiędzy porośniętą gęstą wikliną wyspy, której już dzisiaj nie ma, a wysokim brzegiem. Od brzegu chyliły się ku wodzie stuletnie wierzby i

„Kiliński” chował się pod ich zwisającymi gałęziami, jak pod ogromnym, zielonym namiotem...

Dziś na Wiśle parowców już nie ma. Nie ma też pasażerskiej żeglugi, w takim przynajmniej, jak dawniej, wymiarze. Nie można popłynąć do Sandomierza, ani do Warszawy, ani do Gdańska. Statki kursują na niewielkich odcinkach rzeki i, powiedzmy sobie szczerze, bardziej jest to żegluga wycieczkowa niż pasażerska.

Żegluga Warszawska na przykład ma pomiędzy stolicą a Sandomierzem - skąd już zaczyna się rejon Żeglugi Krakowskiej - tylko jedną ekspozyturę pasażerską: Puławy. A w niej - dwa statki, „Marzannę” i „Odettę”, pływające regularnie między Puławami i Kazimierzem. De facto - jako statki wycieczkowe. Bo kto by dzisiaj w innych celach, niż czysto przyjemnościowych, płynął za czternaście złotych przez godzinę z Kazimierza do Puław, a przez półtorej godziny z powrotem, kiedy może tę samą trasę przebyć autobusem w ciągu dwudziestu minut, i w dodatku - za połowę ceny?

Jak kiedyś parowce na Missisipi zostały wpędzone do grobu przez rozbudowę kolei, tak żegluga pasażerska na Wiśle ucierpiała z powodu rozwoju sieci komunikacji autobusowej. Ale czy nie poddano się u nas zbyt szybko? Czy nie zmarnowano zbyt pochopnie taboru, który mógł jeszcze służyć przez długie lata? „Kiliński” i „Pułaski” poszły na złom, „Kościuszko”, przemianowany na „Izabellę”, pełnił przez pewien czas rolę pośrednią pomiędzy przybrzeżną kawiarnią a najniższej klasy hotelem turystycznym, zacumowany najpierw w Kazimierzu, potem w Puławach... Dzisiaj nikt nawet nie może dokładnie powiedzieć, co się następnie stało z „Izabellą”; przejęta została jakoby przez wojsko z Dębłina i tam miała kontynuować swój „kawiarniany” żywot. Ale czy w ogóle jeszcze istnieje...?

Kursujące dziś „Odetta” i „Marzanna” były swego czasu statkami nowoczesnymi. Dłgie na 30 metrów, szerokie 6 metrów, wyposażone w śrubę poruszaną stu pięćdziesięciokonnym silnikiem „Wola-150”, przystosowane do przewozu 203 osób, rozwijają szybkość 10 km/godz. pod prąd i 15 km/godz. - z prądem rzeki. Mają rozległe pokłady widokowe, a na dolnym znajduje się kawiarnia-bufet.

Ale do prawdziwego pływania po Wiśle były naprawdę przystosowane tamte stare, wyrzucone na złom parowe bocznokołowce, pamiętające jeszcze czasy cara Mikołaja. Dzisiejsze statki typu „SP-150” (należą do nich właśnie „Odetta” i „Marzanna”) są już jednostkami kilowymi, a przez to posiadającymi głębsze zanurzenie; stępka znajduje się metr pod powierzchnią wody. W zestawieniu ze statkami pełnomorskimi jest to zanurzenie śmiesznie małe, ale na Wiśle liczy się każdy centymetr.

Parowe bocznokołowce były płaskodenne; zanurzały się na 50-60, maksimum - 70 centymetrów, i to pozwalało im prawie bez przeszkód pływać po usłanej zmieniającymi się

wciąż mieliznami Wiśle. Dlatego nie straszne było dla nich opadanie wód w czasie upałów lub nawet suszy. Mogły pływać, jak chciały i dokąd chciały. A jeżeli nawet zdarzyło się osiąść na mieliznie, wywożono po prostu łodzią kotwice daleko w rzekę, a następnie wprawiano w ruch bardzo silną pokładową windę parową i statek sam podciągał się, szorując płaskim dnem po piasku, na głęboką wodę.

Dzisiaj na statkach typu „SP-150” jest wprawdzie kabestan, lecz musiałoby go poruszać pięciu silnych ludzi. A i to efekt mógłby być problematyczny, jako że statki i głębiej „siedzą” w wodzie, i nie mają odpowiednio płaskiego dna. Zresztą: „po pierwsze nie mamy armat”... Po pierwsze: do obsługi kabestanu potrzeba - jak się rzekło - pięciu ludzi. A tu cała załoga „Odetty” czy „Marzanny” składa się z... trzech osób: kapitana, motorzysty i pracownika pokładowego.

Od 1980 roku Żegluga Warszawska zaczyna wprowadzać bardziej nowoczesne statki spacerowe, wyposażone w kawiarnię i restaurację. Inna ich wersja, przeznaczona do pomieszczenia 100 pasażerów, będzie miała liczne kabiny pasażerskie. Statki te będą mogły pływać - ale dopiero po zakończeniu regulacji Wisły - nawet z Krakowa do Gdańska. Ergo: wrócimy wówczas do doświadczeń sprzed pół wieku, które kiedyś tak pochopnie odrzuciliśmy na samo dno lamusa.

Tymczasem jednak „Marzanna” i „Odetta” będą w pocie czoła harowały (zanim je wymienią na nowocześniejsze jednostki) przez pięć miesięcy w roku na trasie Puławy-Kazimierz-Puławy, każda robiąc po sześć rejsów dziennie, od ósmej trzydzieści do dziewiętnastej. A jeżeli zdarzy się bogata wycieczka, która sobie specjalnie wynajmie statek na rejs do Solca lub Józefowo, to i do późnych godzin wieczornych.

Przewożą w sezonie sto tysięcy wycieczkowiczów, spragnionych romantyki rzecznych podróży.

Zaś późną jesienią statki wyruszą na zimowe remonty do głównej stoczni remontowej w Płocku. Mogą im na tę podróż zejść nawet i dwa tygodnie, jeżeli trzeba się będzie przebijać przez mielizny. W takim wypadku statek, który nie ma ani płaskiego dna, ani windy parowej, musi odwracać się rufą do kierunku jazdy i wykopywać śrubą rynnę w piasku, aby się następnie, z wielkim trudem, przedrzeć na głęboką wadę...

Żeby pływać po Wiśle, nie wystarczy tylko odpowiednia edukacja fachowa. Trzeba mieć tę rzekę we krwi. Na nic zdadzą się dyplomy z celującymi nawet ocenami, jeżeli nie potrafi się potem wyczuć tej rzeki niepokornej, fanaberyjnej, o nieustabilizowanym nurcie i wciąż zmieniającym się dnem. Droga, którą się dzisiaj wygodnie płynęło, jutro może się okazać nie do przebycia; niebezpieczne mielizny znikną nagle w ciągu nocy wymyte „wysoką wodą” idącą gdzieś z góry, od Sandomierza, od Krakowa... Pływał kiedyś z Warszawy do Płocka wodolot „Małgosia”, ale niedługo: wodolot musi rozwinąć odpowiednią szybkość, a

na Wiśle wciąż zakręty, zakola, mielizny. Nawet najlepszy wodniak nie da sobie w takich warunkach rady. Nawet taki - z driada pradziada.

Na przykład kapitan Jerzy Skorek, dowodzący „Marzanną”, zawód swój wyniósł z tradycji rodzinnej. Posiada dyplom ukończenia pięcioletniego Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, ale sam przyznaje, że tylko z ksiązek Wisły się nie nauczył.

Już jego dziadek, osiadły w Kępie Choteckiej, miał parowy holownik „Nadwiślania”, którym ciągnął krypy z towarem ku Sandomierzowi, Puławom i Warszawie. Stateczek ten dzielnie sobie potem poczynał w czasie II wojny światowej, pomagając wojskom radzieckim w forsowaniu Wisły w 1944 r. Zatopiony nieprzyjacielskim pociskiem, po wojnie wydobyty z dna rzeki, znów mełł wodę łopatami swych kół gdzieś aż w rejonie Krakowa.

Ojciec Jerzego Skorka, Stanisław - jako człowiek z wodą od dziecka obeznany - trafił zaraz po wyzwoleniu Lubelszczyzny do formującego się od końca listopada 1944 r. w Lublinie Pierwszego Samodzielnego Morskiego Batalionu Zapasowego, i w jego szeregach wyruszył ku morzu, aby w końcu otrzymać szlify podporucznika Polskiej Marynarki Wojennej. W tymże Pierwszym Batalionie, starszym bosmanem był dziadek Jerzego Skorka po kądzieli.

Po wojnie rodzina Skorków osiedliła się na stałe w Gdyni i tam przychodziły na świat kolejne dzieci. Stanisław Skorek, po zdjęciu munduru, myślał jednak coraz częściej o powrocie na środkową Wisłę. W 1951 roku spakował walizki, przyjechał do Kazimierza: po trzech latach osiedlił się ostatecznie w Puławach.

Przez następne ćwierć wieku pracował w żegludze; aż do śmierci pełnił obowiązki kierownika puławskiej ekspozytury Żeglugi Warszawskiej.

Poza Jerzym Skorkiem, obecnym kapitanem „Marzanny”, inne dzieci Stanisława Skorka pozostały na Wybrzeżu. Wszyscy jednak kontynuują tradycję rodzinną. Najstarszy syn, Krzysztof, jest oficerem zawodowym w Marynarce Wojennej, Zbigniew, absolwent Państwowej Wyższej Szkoły Morskiej pływa, jako elektryk, na statkach PŻM. Andrzej Skorek jest mechanikiem na dźwigu pływającym w Zarządzie Portu Gdynia, a jego żona Halina, absolwentka PWSM, pracuje, jako radiooficer w Polskich Liniach Oceanicznych. Nawet siostra czterech braci Skorków, Grażyna, studiowała w PWSM. Wprawdzie przerwała studia, ale za to jej mąż - jak każe tradycja rodzinna - jest marynarzem, pływa we flocie handlowej.

Coraz mniej na Wiśle, przynajmniej w rejonie Lubelszczyzny, takich wodniackich rodzin jak Skorkowie. Bo i robota ciężka, i puławskie „Azoty” wabią unormowaną pracą, dobrymi zarobkami, autobusami dowożącymi człowieka z domu pod sam zakład i z powrotem. Nie trzeba się tłuc w świętek i piątek po rzece, nie sypiając nieraz całymi tygodniami we własnym łóżku.

Szczególnie uciążliwa jest praca na jednostkach Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Puławach. To nie „elegancka” robota na pasażerskich statkach sąsiadującej z PBW puławskiej ekspozytury Żegluga Warszawskiej. PBW to wielka, zatrudniająca 700 pracowników machina, dysponująca licznymi barkami, holownikami, pogłębiarkami, dźwigami i ekskawatorami.

Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego prowadzi roboty regulacyjne na Wiśle - buduje tamy, pogłębia dno, umacnia brzegi od Annapola aż po miejscowość Podole u ujścia Pilicy. A jeszcze, poza Wisłą, prowadzi roboty na rzekach niezeglownych: na Wieprzu, Bugu granicznym, w okolicach Kozienic.

Nieraz miesiącami pracownicy PBW mieszkają w robotniczych hotelach, zbudowanych na barkach i zwanych „koszarkami”, przycumowanych gdzieś przy odludnych brzegach.

Mimo wszystko jakoś trzymają się wciąż Wisły ci, którzy związali się z nią od kilku pokoleń. Nadal, jak przed laty, idą do pracy na wodzie mieszkańcy dawnej Puławskiej Wsi (rejon obecnej ul. I Maja w Puławach), ludzie z Bochotnicy i Kazimierza, z Kępy Gosteckiej i z Kłudzia koło Solca nad Wisłą. Jeszcze zachowała tradycje wodniackie puławska rodzina Dysputów, którzy od lat pływają w PBW na holownikach, ostał się jeszcze wodniacki ród Piasecznych...

Wielu z nich nie wyobraża sobie życia bez pracy na wodzie. Kiedy Tadeusz Śliwiński z Puław, brat Mariana Śliwińskiego (tego samego szypra, który we wrześniu 1939 r. płynął z Krakowa ku Kazimierzowi, ratując z narażeniem życia skarby wawelskie załadowane na wiślaną barkę), przeszedł na emeryturę, zaczął szybko zapadać na zdrowiu. „Po prostu kończył się człowiek w oczach” - wspomina dzisiaj kierownik Zakładu Transportowo-Sprzętowego PBW, Roman Zadura, który sam, choć mężczyzna jeszcze w sile wieku, przepracował tutaj 28 lat.

Przychodził Śliwiński codziennie, jakby do pracy, i patrzył na rzekę, na swój parowy, bocznokołowiec, ostatni tego typu w przedsiębiorstwie, holownik „Wawel”, na którym przepracował jako szyper wiele lat. A potem poprosił o pracę. Byle jaką, aby przy wodzie. Więc dano mu pracę, półetat. Był już za stary na pływanie, zgodził się na zajęcie przy układaniu drewnianych kołków na terenie rzecznej bazy PBW.

I był szczęśliwy, i wrócił do zdrowia...

- A co się teraz dzieje z Tadeuszem Śliwińskim? - Zapytałem.

- Nie ma go między nami; przed paru laty zmarł - odpowiedział Roman Zadura - Ale zmarł, bo przyszedł jego czas, a nie - ze zgrzyoty.

- A co się stało z „Wawelem”? - pytałem dalej.

- Chce pan zobaczyć „Wawel”? To będziemy musieli pójść na złomowisko...

Poszliśmy w sam najdalszy kąt wodnego kanału bazy rzecznej. Grzało nas w plecy blade, majowe słońce; kanał się kończył, mieliśmy przed sobą wierzbowe zarośla, puszczone pierwsze zielone pędy.

Podeszliśmy jeszcze bliżej, stąpając ostrożnie po płaskim, zżartym na wylot przez rdzę dnia niegdysiejszej pogłębiarki „Rekin”. Tuż za krzakami rysował się podłużny, biały kiedyś kadłub „Wawela”...

Rząd pozbawionych szyb iluminatorów wskazywał miejsce, gdzie kiedyś znajdowały się kajuty ośmioosobowej załogi holownika. Zachowane lewe koło ze znieruchomiałymi na zawsze łopatomy, pogięty kikut komina wrosnięty między wikliny, półkoliście biegnące na obudowie koła, prawie całkowicie zatarte, czerwone niegdyś litery składające się na nazwę statku... „Wawel”; pochylony prawą burtą na bok, leżał wpół na wodzie, wpół na lądzie, oczekując na ostateczną śmierć - pocięcie na złom.

Wraz z kolejnymi etapami realizacji „Programu Wisła”, wraz z regulacją rzeki i przystosowaniem jej do nowoczesnych wymogów żeglowania, wróć na wodę statki i ludzie. Znow zacznie się życie na Wiśle...

A jednak żal, że nie zabuczą już nigdy nad wodą parowe syreny, nie poniesie się węglowy dym z kominów, nie wzburzą nurtu powolne łopaty bocznokołowców.

Pierwodruk: „Kamena”, 1980, nr 11, s. 8-9.