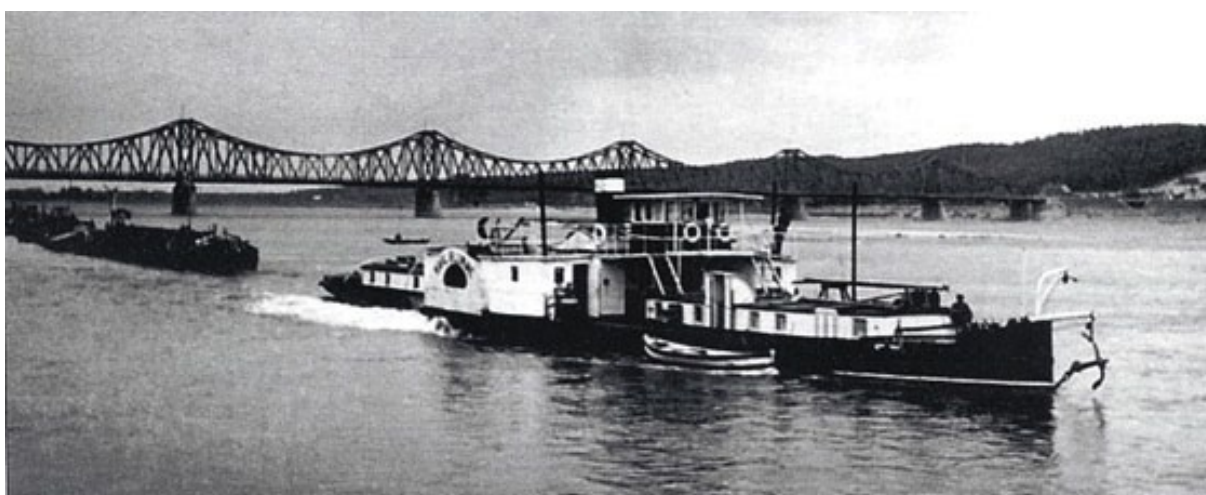


## Dom kapitanów

Zima była blisko, toteż Marchlik na czele swych flisaków spieszył się bardzo do Gdańska. Niestety, na wysokości wsi Bieńkówka trafił na ogromną krę, która na drobne rozłupała tratwy retmana. Ludzie jakoś się wyratowali, ale drewno, własność krakowskich handlarzy, żywił porwał z prądem Wisły, hen do Bałtyku. Rozbitkowie nie mieli po co wracać do rodzimej Galicji, gdzie za utracony transport mogło ich czekać więzienie. Pozostali w Bieńkówce pod Chełmnem. W ten oto sposób, 200 lat temu, właściwie ze strachu, przodkowie Metodego Przybytkowskiego, flisacy z Wisły, Sanu i Wisłoka osiedlili się na Pomorzu.

Pana Metodego odwiedziłem 15 lat temu, na krótko przed odejściem na wieczną wachtę. To, co piszę, mam więc z „pierwszej ręki”. Mieszkał przy ulicy Wyszogrodzkiej na Fordonku. Specjalna była to ulica i dom też specjalny. Domy wodniaków, barki, tzw. berlinki, holowniki (dziś są pchacze) służyły, przystanie, tor regatowy i ludzie – wszyscy związani z rzeką. Dom Przybytkowskiego nazwany był domem kapitanów. Nie często bowiem zdarza się, by w jednym domu mieszkało jednocześnie sześciu kapitanów żeglugi śródlądowej. Pan Metoda poszedł (właściwie został zanesiony) na barkę, jak miał 5 tygodni. Przed I wojną światową chodził do szkoły gdzie się dało, to znaczy, tam gdzie aktualnie cumowała barka jego rodziców. Wojnę przesłużył u cesarza Wilusia w belgijskim garnizonie Gent. Po powrocie, gdy przyszło wyzwolenie spod zaborów, przedostał się ze swojej rodzinnej Bieńkówki na drugą stronę po lodzie, bo tu już była Polska. Pod Brzozą Bydgoską chodził jeszcze rozbijać niemiecką straż graniczną. Gdy w 1923 roku opuścił szeregi 64 Pułku Piechoty w Grudziądzu, podjął pracę w odziedziczonym po przodkach wodniackim fachu. Potentatem w transporcie wodnym był wtedy „Lloyd Bydgoski”. Niemiecki dyrektor skierował go na holownik „Orlik”, miał wtedy 23 lata. Karierę zakończył na „Rusałce”, którą dowodził jeszcze w 1979 roku. Twierdził, że nie było w Lloydzie jednostki, na której by nie pływał. II wojnę światową rozpoczął na „Lubeckim”. Wcześniej jeszcze pracował u Pohlmana w Gdańsku. „Chodził” wtedy Kanałem Elbląskim, Zalewem Wiślanym do Królewca. Wiza na niemieckich terenach była wówczas polska wódka i minogi.



1 września płynął na „Lubeckim” z Gdańska do Warszawy. „Lubecki” był duży, miał 54 metry długości i 12 szerokości. Ledwie mieścił się w śluzach. Spieszyli się, nie chcieli nawet zatrzymać się pod rodzinnym Chełmnem – był za blisko Rzeszy. „Lubecki” minął także zagrożony bombardowaniem Toruń. 2 września nastąpiło nieoczekiwane spotkanie. Na wysokości Włocławka płynęły aż z Pińska monitory Marynarki Wojennej. Ich dowódca – komandor Fajferski nie chciał nawet słyszeć o kontynuowaniu podróży „Lubeckiego”.

Potrzebował przewodnika na Wisłę. W ten sposób kapitan Przybytkowski, martwiąc się o ładunek wieziony do Warszawy, chciał nie chciał, musiał wstąpić w szeregi Marwoju. Nie wiedział nawet, że dnia poprzedniego w Nieszawie gdzie zostawił rodzinę, urodził mu się syn. 11 września monitory trafiły na bardzo niebezpieczne zanurzenie – 55 cm. Zanosiło się na kilkudniowe pokonywanie krótkiego odcinka. Na brzegu widać było niemieckie patrole, które po kilku godzinach zamieniły się w baterie dział. Flotyła była jeszcze na tyle daleko, że ludzie mogli przedostać się na polski brzeg, ale monitory wpadłyby w ręce wroga. W tej sytuacji kmdr Fajferski wydał najboleśniejszy z rozkazów wodniaka – zatopić! W ten oto sposób kpt. Przybytkowski i marynarz Stanisław Suwała, przy pomocy żerdzi musieli przerwać żywot także „Lubeckiego”. Pozostało przedostać się do swoich, omijając po drodze Niemców, którzy właśnie zajmowali Włocławek. Po drodze pan Metody został pochwycony przez Polaków jako niemiecki szpieg i postawiony pod ścianą przed plutonem egzekucyjnym. Gdyby nie krajan z Chełmna, który go przeegzaminował ze znajomości ludzi i ulic, to pewnie zakończyłby wojnę. Niedługo potem „Lubeckiego” wyłowiono i pan kapitan pływał na nim, tyle, że pod niemiecką banderą. Za to robotę robił polską – przewiózł około 1800 „leśnych” pod Tarnobrzegiem, a oni dali mu zaświadczenie za stracony czas i ropę. Potem w zbiornikach na paliwo ukrywał skazanych na śmierć więźniów z plockiego więzienia i transportował ich do Warszawy. Wojna minęła mu na pływaniu. Nie był pomnikowym bohaterem, ot zwykła marynarska proza.

Niestety, dla Przybytkowskiego czas pokoju rozpoczął się tragedią. Na polecenie bydgoskich zwierzchników, miał przeprowadzić unieruchomioną w gdańskim porcie „Warszawę”. Nie było załogi. Znalazł 5 przypadkowych ludzi, brakowało jeszcze jednego. Zabrał swego siedemnastoletniego syna. Gdy przy Rybim Porcie odbijała „Warszawa”, Rosjanie ostrzegali, że kanał nie jest do końca rozminowany – kilka dni temu zginęło sześciu żołnierzy radzieckich. Przedstawiciel firmy nalegał, pan Metody postanowił zaryzykować. 24 czerwca barka „Zofia” zaczęła pchanie uszkodzonej „Warszawy”, na której byli marynarz Blachowski i syn Przybytkowskiego. Pod miejscowością Górki Zachodnie, na służbie, młody Henryk Przybytkowski zszedł do kajuty przygotować śniadanie. W tym momencie załoga „Zofii” usłyszała detonację. Kapitan zobaczył przez przechylający się na burtę statek, tonącego, uwieszona na balu drzewa, poparzonego palacza. Ten przeżył. Nieprzytomny mechanik z rozciętą głową leżał na wodzie, po chwili zniknął w otmętach Wisły. Henryk w kajucie nie miał szans na przeżycie. Henrykowi Bryndzie i swojemu synowi kapitan już pomóc nie mógł.

O ile Metody Przybytkowski był czynnym kapitanem, o tyle jego sąsiad z domu kapitanów, Stanisław Urbaniak, być może, miał najrozleglejszą geografie swoich śródlądowych rejsów. Od Mazur po Holandię i Bazyleję, od Warszawy po litewską Tylżę wiodły szlaki kapitana. Gdy w 1923 roku Przybytkowski już kapitanował, to Urbaniak był jeszcze chłopakiem i nie miał kontaktu z wodą.



*Stanisław Urbaniak*

Urodził się w Oberhausen. Oboje rodzice pochodzili z Wielkopolski, ale wyjechali na saksy, by poprawić swój byt i wyżywić czterech synów i córkę. Ojciec Stanisława w I wojnie zaliczył bitwę pod Verdun jako poddany Kajzera, potem pracował w kopalni. Ale w latach 1920-1924 Niemcy zażądali opowiedzenia się: czy jest Polakiem czy Niemcem. Rodzice Stanisława wybrali opcję pierwszą i musieli wracać do Polski. Właśnie wtedy zaczęto używać terminu optanci. Takich optantów w domu na Wyszogrodzkiej mieszkało ośmiu. Do szkoły Staś nie pochodził za długo, trzeba było pracować, a był kryzys.

Zaczął od marynarza na barkach wożących do Hamburga drzewo i cukier. Kryzys lat 30-tych przesadził go na tratwę. W 1936 roku widzimy go w roli sternika na holowniku „Uranus”. Później zaczęły się dla niego długie trasy m. in. prowadził barki motorowe do Królewca, Niemnem do Tylży, a przy dobrej pogodzie i na Zalew Kurylski. Pracował u Orłowskiego, który mimo polskiego nazwiska określał się jako gdańszczanin – ani Polak ani Niemiec. Za to syn jego, Hans, był zdecydowanym hitlerowcem. Orłowski miał dwie barki motorowe: Transit i Waldhof. Wymagał „jazdy” nawet w nocy. Za to, że Stanisław prowadził barkę po nocy stary dawał mu jakieś pieniądze, ale w tajemnicy przed synem.

Stasiu ożenił się z Zofią z Doroszkowskich, a jakże, wodniaków, tyle, że z Nowego. A co robili wodniacy jak zima skuła lodem rzeki? Berlinki szły na złomowisko. A ludzie? Niektórzy mieli mieszkania na lądzie, część mieszkała na barkach. Były tam zupełnie znośne pokoiki, kuchnie bardzo elegancko przygotowane. Tylko z czego żyć? Nikt postojowego nie płacił. Trzeba było chodzić na zamrażniętą Wisłę i piłami ręcznymi ciąć lód na tafle, które potem sprzedawali rzeźnikom i restauratorom do schładzania mięsa. Lodówek nikt wtedy nie miał. Jak który był leń albo ciaptak, to rodzina jadła wurstzupę albo ślepego śledzia.

Wojna zastała Stanisława Urbaniaka na „Waldhofie” w Magdeburgu, gdzie Niemcy nie omieszkali go internować. Z internowania wydobył go Orłowski. Nie z miłości do Polaków, po prostu, brakowało mu załogi. Poszli do Helmstedt pod załadunek cukru. Cukier ładowali jeńcy wojenni, w tym Polacy. Spotkał tam Stanisław także fordoniaków m.in. fryzjera Krzyżanowskiego. Chciał im jakoś pomóc. Jedzenia mieli dosyć. Wiecie co zrobił? Poszedł i kupił im rękawice robocze, bo ręce mieli pościerane od worków. Innym razem polscy marynarze obdarowali jeńców tytoniem, Orłowski dał nawet fajkę. I wtedy zaczęła się okropna awantura, bo jeńcy pobili się o te dary. Wachmani omal nie aresztowali załogi. Dopiero jakiś starszy wachman załagodził sprawę, okazało się, że w czasie I wojny światowej sam siedział w obozie. – Ja wiem co to jest tytoń dla więźnia, trzeba było mnie dać, a ja bym podzielił. – Stanisław w czasie wojny woził wszystko, oczywiście na zachód, m.in. mienie żydowskie. Kiedyś przewozili same fortepiany. Wozili też kamienie na bunkry. Najcenniejsze były armaty, wiezione z Kostrzyna do Siekierok, przygotowywane do bitwy o Odrę. No i wreszcie koniec wojny. Jeszcze ostatni transport, ale już na wschód. Transport wszelkiego dobra do Kaliningradu w ramach „wajennych trafiei”. Wtedy też Rusczy, zdaje się, zabrali od nich ładunek razem ze statkiem. Statek potem jakoś oddali. I już powrót do Bydgoszczy do „Żeglugi Bydgoskiej”. Jeszcze trochę w Elblągu przewoził ludzi z brzegu na brzeg, potem to samo robił na Wiśle w Fordonie, bo, moi drodzy, młodszy czytelnicy, mostu nie było. Ten podobno najdłuższy most w przedwojennej Polsce został zniszczony. Chodziły statki, stateczki, łódeczki, wreszcie promy. W 1947 roku Stanisław woził w głąb Polski UNRE z Gdańska, potem pływał do Niemiec po odszkodowania wojenne. Jak to wiatr historii wieje: raz w jedną stronę, raz w drugą stronę. Resztę służby przepływał na Wiśle i Warcie z drzewem, węglem, cementem i nie wiadomo z czym jeszcze. Żona i córka mieszkały w domu kapitanów przy ulicy Wyszogrodzkiej. Zwykła proza marynarza.

Przy tejże ulicy mieszkali jeszcze kapitanowie: Józef Dąbrowski, Jan Ziętarski (w latach sześćdziesiątych dowodził takim bocznokołowcem z łopatkami), zięć pana Metodego – Czesław Kabaciński, syn Ziętarskiego – Jerzy, Hubert i Roman Dąbrowscy, synowie Metodego – Alfred i Edwin.

Za pięćdziesiąt jeden lat pracy na wodzie Metody Przybytkowski dostał od „Żeglugi” zegarek. Stanisław Urbaniak, nie mogąc wytrzymać w domu na emeryturze, zatrudnił się jeszcze w porcie jako portier.

Dom kapitanów stoi, gdzie stał, ale chyba nie mieszka tam już żaden marynarz. Ci starsi – prawie legendarni – odeszli na wieczną wachtę. Wisła płynie niezmiennie, tak jak płynęła, gdy oni dowodzili.

*J.I.*