

Maria Kunicka

POLSKIE TRANSATLANTYKI W ŻEGLUDZE PASAŻERSKIEJ

Streszczenie

W historii polskiej żeglugi pasażerskiej zapisało się dziewięć transatlantyków, które pływały po wodach świata od 1935 roku. Okres świetności w eksploatacji tych statków trwał do roku 1939, kiedy to każda z jednostek przekształcona została w transportowiec wojsk i rozpoczęła służbę wojenną. Odegrały one niewielką rolę w historii świata, jednak dla Polaków miały duże znaczenie sentymentalne i historyczne.

Słowa kluczowe: transport morski, statek pasażerski, transatlantyk

Wstęp

Ponad 500 lat temu Krzysztof Kolumb wypłynął w przełomową podróż zakończoną odkryciem nowego lądu. To wydarzenie niewątpliwie zmieniło spojrzenie na świat, otworzyło nowe możliwości i poszerzyło horyzonty. Od końca XV wieku nastąpił ogromny rozwój żeglugi morskiej. Wykorzystywano różne statki, aby przewozić ładunki oraz pasażerów. Do służby wprowadzano kolejne, coraz bardziej zaawansowane technologicznie okręty wojenne, podwodne, statki towarowe, a także kolejne generacje statków pasażerskich. Początkowo miały one pełnić funkcję transportową, z biegiem czasu zyskały również funkcję rozrywkową, stając się wycieczkowcami.

Analizując historię światowych statków pasażerskich, warto poświęcić uwagę polskim jednostkom, zwanym transatlantykami. Określano je tak ze względu na specyfikę wykonywanych rejsów, były to regularne liniowce obsługujące trasę przez Atlantyk. Armatorzy oferowali podróż za ocean nowoczesnymi jednostkami, zapewniając w tym czasie komfort i rozrywkę. Rejsy transatlantyczne trwały od siedmiu do czternastu dni, w czasie których przewoźnik musiał zaferować podróżnym atrakcje. Na pokładach „pływających hoteli” znajdowały

się sale taneczne, kina, baseny, biblioteki, restauracje i kawiarnie. Pasażerowie mieli do wyboru kabiny o różnym standardzie. Transatlantyki budową i wyposażeniem przypominały współczesne wycieczkowce. Należy jednak pamiętać, że były to jednostki pasażerskiej żeglugi regularnej, która dziś na tak dalekich dystansach nie funkcjonuje. W porównaniu ze sławami, takimi jak „Queen Mary” i „Titanic”, polska flota pasażerska nie zapisała się szczególnie w historii żeglugi światowej. Miała jednak ogromne znaczenie dla Polaków. Na pokładach dziewięciu polskich transatlantyków ocean przemierzyło wiele tysięcy ludzi.

1. Początki polskiej żeglugi przez Atlantyk

W dwa lata po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w 1920 roku, ustalono nowe granice kraju, przydzielając 140-kilometrowy dostęp do Morza Bałtyckiego. W traktacie wersalskim w roku 1919 zaznaczono, że Polska ma prawo do rozwoju dróg morskich oraz portów umożliwiających stworzenie komunikacji wodnej¹. Wobec tego faktu polskie władze rozpoczęły prace nad ekonomicznym planem rozwoju gospodarki morskiej².

Komplikacje i utrudnienia związane z dostępem do portu w Wolnym Mieście Gdańsk przyspieszyły podjęcie decyzji o budowie nowego portu w położonej niedaleko Gdyni. Z ówczesną niewielką wioską rybacką wiązano wielkie plany, projektowano liczne inwestycje, dzięki którym miała stać się znaczącym miastem portowym. Sukces przedsięwzięcia należy zawdzięczać ówczesnemu ministrowi przemysłu i handlu inż. Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu. W 1924 roku powstało Konsorcjum Francusko-Polskie dla Budowy Portu w Gdyni, które usprawniło prace i rozwiązało problemy związane z brakiem wyspecjalizowanej grupy robotników i finansów. W 1926 roku Gdynia otrzymała prawa miejskie, powstała też szkoła morską (najpierw w Tczewie, następnie przeniesiona do Gdyni)³ oraz pierwsze przedsiębiorstwo armatorskie – Żegluga Polska.

Po odzyskaniu niepodległości Polacy mieli większą swobodę udawania się na emigrację zarobkową do Ameryki, co w warunkach porozbiorowej biedy dla wielu było szansą na poprawienie bytu. Za ocean wyruszyła więc spora grupa emigrantów, którzy pragnęli odnaleźć tam lepsze warunki życia. Według *Statistical Abstract of the United States* z 1940 roku⁴, w latach 1921–1930 do Stanów Zjednoczonych napłynęło z Polski 227 734 emigrantów. Była to największa emi-

¹ C. Jeryś, *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920–1945*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1980, s. 9.

² M. Kunicka, *Polskie transatlantyki w żegludze pasażerskiej*, Praca licencjacka pod kierunkiem prof. UG, dr hab. Hanny Klimek, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, Sopot 2013, s. 11.

³ B. Kubicki, *Brama na świat*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976, s. 187.

⁴ *Statistical Abstract of the United States* 1940, Washington 1941, <http://www2.census.gov/prod2/statcomp/documents/1941-01.pdf>, (dostęp: 25.11.2012).

gracja od roku 1850 i należało stworzyć możliwość ruchu pomiędzy kontynentami, by nie zamykać drogi powrotu do kraju⁵.

Perspektywą emigracji z kraju zainteresowani byli również mieszkańcy krajów sąsiadujących z Polską, tj. Litwy, Łotwy i Estonii. Szacuje się, że z Polski wyjechało około 635 tysięcy ludzi. Preferowanymi kierunkami były Stany Zjednoczone, Kanada, Argentyna, Brazylia oraz Palestyna. Nasiliło się także zainteresowanie powrotem do kraju po czasach zaborów, które emigranci spędzili na obczyźnie. Armatorzy, oferujący przewozy przez ocean, postanowili wykorzystać popyt na swoje usługi.

Początkowo na polskim rynku usług żeglugowych funkcjonowali armatorzy zagraniczni, spośród których wyróżnić można duński Baltic American Line i Det Ostasiatiska Kompagni, francuski Compagnie Générale Transatlantique, holenderski Holland-Amerika Lijn i brytyjski Ellerman's & Wilson Line. Z brytyjskim armatorem nawiązano współpracę, w wyniku której w grudniu 1928 roku powstało Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA (Polbrit), dysponujące czterema statkami – „Premjer”, „Łódź”, „Rewa” i „Warszawa”⁶. Dwa lata później Polbrit połączono z Det Ostasiatiska Kompagni, tworząc Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe SA – Linia Gdynia – Ameryka (PTTO)⁷. Od Duńczyków przejęto trzy statki, zmieniając ich nazwy na polskie – „Polonia”, „Kościuszko” oraz „Pułaski”. Udziały Polski w spółce z Danią wynosiły 52,2%⁸. Część udziałów Duńczyków miała maleć w miarę wprowadzania przez Polaków kolejnych statków, aż do całkowitego przejęcia przedsiębiorstwa przez stronę polską.

Początkowo statki pływały na linii Gdynia–Kopenhaga–Nowy Jork–Halifax. Wkrótce do oferty wprowadzono wycieczki morskie, przypominające dzisiejszą żeglugę wycieczkową, które cieszyły się dużym powodzeniem. Siedziba główna PTTO znajdowała się w Gdyni, lecz szybko została przeniesiona do Warszawy⁹, w Gdyni pozostało biuro portowe obsługujące statki i załogi. PTTO posiadało swoje oddziały w czterech polskich miastach oraz w ponad trzydziestu miastach na świecie (m.in. Paryżu, Londynie, Tel Awiwie, Bostonie, Los Angeles i Toronto)¹⁰.

Ze względu na zainteresowanie pasażerów w 1933 roku otworzono linię południowoamerykańską¹¹, na którą skierowano kolejno „Polonię” i „Kościuszkę”.

⁵ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 12.

⁶ M. Graban, *Gdynia wobec przeobrażeń cywilizacyjnych*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej, Gdynia 2012, s. 104.

⁷ Tamże, s. 104.

⁸ J. Drzemczewski, T. Ślebioda, *Transatlantyki polskie*, Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia 2005, s. 15.

⁹ W. Koszela, *Polskie statki pasażerskie*, Wydawnictwo AJ-Press, Gdańsk 2012, s. 128.

¹⁰ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 15.

¹¹ *Polska nad Bałtykiem*, pod red. D. Konstantynowa, M. Omilanowskiej, Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2012, s. 167.

Po zakończeniu służby na tej linii w styczniu 1939 roku „Polonia” została sprzedana na złom we Włoszech¹². „Kościuszko” natomiast został przeniesiony na linię południowoamerykańską (Gdynia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo) w połowie 1935 roku. Miał on być sprzedany wraz z „Pułaskim” w 1940 roku, jednak wybuch wojny zmienił te plany.

Przełomem w polskiej żegludze pasażerskiej okazał się koniec 1933 roku. Dnia 29 listopada 1933 roku podpisano umowę na budowę dwóch nowych statków, którym nadano później imiona „Piłsudski” i „Batory”. Nowe jednostki miały zachęcić pasażerów do podróżowania, a także podnieść rangę armatora w żegludze pasażerskiej. Budowę statków zlecono włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone, a koszt budowy wyniósł 1,9 mln dolarów. Ustalono, że 1,25 mln zostanie spłacone dostawami węgla dla włoskich kolei¹³.

W październiku 1934 roku Polacy przejęli od Duńczyków pozostałe udziały PTTO i zmienili nazwę przedsiębiorstwa na Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe (GAL)¹⁴. Nowo wybudowane statki wprowadzili na linię nowojorską. Trzy lata później, w związku z coraz mniejszą sprawnością „Kościuszki” i „Pułaskiego”, podjęto decyzję o zamówieniu dwóch kolejnych statków przystosowanych do tropikalnych tras.

Pierwszy z nich, „Sobieski”, został zbudowany w brytyjskiej stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd. w Newcastle, drugi natomiast – „Chrobry” – w duńskiej stoczni Naskov Skibsvaerft A.S. w Naskov. Z powodu opóźnień w budowie statki wprowadzono do użytku odpowiednio w czerwcu i lipcu 1939 roku. Dlatego też przed II wojną światową statki bardzo krótko pływały na linii pasażerskiej.

2. Wojenne losy polskich transatlantyków

W dniu wybuchu II wojny światowej wszystkie polskie transatlantyki znajdowały się na światowych wodach¹⁵. „Pułaski” był w brytyjskim porcie Dartmouth, zmierzał tam przez Morze Północne również „Kościuszko”. „Piłsudski” płynął trasą północną, a gdy wpłynął do Cieśniny Pentland, został przekierowany do Zatoki Firth of Forth w Szkocji przez brytyjski okręt wojenny. „Batory” dopływał do Ameryki Północnej i pod eskortą amerykańskiego okrętu wojennego udał się do Halifaxu i Nowego Jorku.

„Sobieski” aż do 24 listopada 1939 roku pozostał w Dakarze, gdzie następnie przejęło go w czarter brytyjskie Ministerstwo Żeglugi (Ministry of Shipping).

¹² W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki. Zarys ich dziejów i techniki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1977, s. 194.

¹³ J. Pertek, *Druga mała flota*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1973, s. 25.

¹⁴ M. Graban, *Gdynia wobec przobrażeń...*, s. 105.

¹⁵ J. Pertek, *Druga mała...*, s. 55.

„Chrobry” znalazł się w porcie Pernambuco w Brazylii i 9 października 1939 roku wyruszył w niebezpieczny rejs powrotny przez Atlantyk.

Od połowy listopada GAL oddał statki – z wyjątkiem „Kościuszki” – w time-charter brytyjskiemu ministerstwu żeglugi. Strona brytyjska miała pokrywać koszty eksploatacji statków, ich remontów i przebudowy, a strona polska dostarczała i utrzymywała załogi. Wskutek trwającej wojny władze GAL-u, z Mariusem Pliniusem na czele, były zmuszone zlikwidować wszystkie oddziały przedsiębiorstwa i stworzyć nowe biuro zarejestrowane w Londynie.

Okres II wojny światowej polskie transatlantyki spędziły w zagranicznych czarterach, służąc jako transportowce wojsk. Zostały przemalowane na kolor szary, na pokładach zamontowano działa, a wnętrza przystosowano do nowej roli. Pływały w najdalsze zakątki świata, transportując wojska, broń oraz jeńców wojennych. W trakcie wojny każdy ze statków był narażony na uszkodzenia, dlatego co jakiś czas odprowadzano je do stoczni na remonty.

„Pułaski” okres wojny spędził na wodach Azji, przewożąc wojska i biorąc udział w operacjach desantowych. Po zakończeniu wojny zniszczony statek został sprzedany Brytyjczykom, a w 1949 roku zełomowany w brytyjskiej stoczni.

„Piłsudski”, pierwszy nowy polski statek pasażerski, został oddany do użytku w 1935 roku. Rozpoczął swoją służbę pod polską banderą na linii nowojorskiej, którą obsługiwał na zmianę z krótkimi rejsami wycieczkowymi po Morzu Bałtyckim, Karaibach i do Kanady. Informacja o wybuchu wojny dotarła na pokład statku w trakcie tradycyjnego rejsu do Nowego Jorku. Kapitan Jan Stankiewicz chciał dopłynąć do Kopenhagi i tam czekać na polecenia armatora, jednak brytyjski krążownik ostrzegł statek o niebezpieczeństwie kontynuowania rejsu i „Piłsudski” zawinął do portu w Wallsend niedaleko Newcastle¹⁶. Tam wyokrętowano pasażerów, a załoga spędziła trzy tygodnie na pokładzie w oczekiwaniu na kolejne rozkazy. Wkrótce na pokładzie wybuchł strajk załogi spowodowany drastyczną obniżką pensji marynarzy. Po przejściu w czarter brytyjski, statek pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza ruszył w pierwszy wojenny rejs. Miał razem z „Sobieskim” dołączyć do konwoju zmierzającego wzdłuż brzegów Afryki w kierunku Australii, by zabrać wojska wspierające armię brytyjską. Niestety wojenna służba „Piłsudskiego” nie trwała długo. Nad ranem 26 listopada 1939 roku statek wszedł na niemieckie pola minowe i w wyniku rozległych uszkodzeń zatonął. Postępując zgodnie z rozkazami kapitana, załódze udało się ewakuować z tonącego statku. Sam kapitan Mamert Stankiewicz zmarł w wyniku wyziębienia organizmu. Zatopienie „Piłsudskiego” pozostało do końca II wojny światowej największą stratą polskiej marynarki handlowej.

„Sobieski” i „Chrobry” powstały, by zająć miejsce starzejących się jednostek „Kościuszki” i „Pułaskiego” obsługujących linię południowoamerykańską. „Sobieski” przed wojną zdołał odbyć jeden pełny rejs przez ocean. Drugi rejs został

¹⁶ J. Pertek, *Druga mała...*, s. 55.

opóźniony przez pożar silnika i niezbędny remont. Dnia 1 września 1939 roku „Sobieski” zawinął do portu w Dakarze, gdzie spędził ponad dwa miesiące, czekając na rozkazy. Dopiero 24 listopada 1939 roku brytyjskie ministerstwo żeglugi przejęło statek, dzierżawiąc go na okres wojny. W czerwcu 1940 roku statek przewiózł do Kanady brytyjskie złoto i skarby wawelskie. Na pokładzie znaleźli się również niemieccy jeńcy, którzy stali się naturalną ochroną przed atakiem na cenny ładunek. W kolejnych latach wojny „Sobieski” uczestniczył w wielu operacjach w różnych zakątkach świata, między innymi w okolicach wybrzeży Afryki, Azji, na Madagaskarze i na Morzu Śródziemnym. W związku ze zmianami politycznymi, jakie nastąpiły po zakończeniu II wojny światowej, rząd Wielkiej Brytanii zrezygnował z popierania polskiego rządu w Londynie, co wywołało zamieszanie wśród załóg statków pozostających w czarterze brytyjskim. Po zwolnieniu z brytyjskiego czarteru statek ponownie przystosowano do roli statku pasażerskiego. Prawie dwa lata „Sobieski” pływał we włoskim czarterze na linii nowojorskiej. Zainteresowanie jednostką spadło jednak dość szybko ze względu na wprowadzenie do eksploatacji nowych statków włoskich. W marcu 1950 roku GAL sprzedał statek Związkowi Radzieckiemu, gdzie służył pod nazwą „Gruzja”. Ostatecznie statek został zezłomowany we włoskiej stoczni w 1975 roku.

Drugim ze statków zamówionych na linię południowoamerykańską był „Chrobry”. Pierwszy rejs do wybrzeży Ameryki Południowej rozpoczął tuż przed wybuchem wojny, 29 lipca 1939 roku, w drodze powrotnej w Southampton przygotowano statek do służby wojennej. „Chrobry” przewoził żołnierzy, czołgi, materiały wybuchowe oraz brał udział w operacjach desantowych u wybrzeży Norwegii. Służba tego statku zakończyła się wyjątkowo szybko. Dnia 14 maja 1940 roku jednostka została zaatakowana i ostrzelana przez niemieckie samoloty wojenne. „Chrobry” stanął w płomieniach, pożar rozprzestrzenił się bardzo szybko. Nad ranem następnego dnia statek zatonął, zabierając 12 członków załogi i ponad 300 żołnierzy. Po zatonięciu „Piłsudskiego” utrata „Chrobrego” była wielkim ciosem dla GAL-u.

Po zakończeniu wojny w polskiej flocie pozostały tylko dwa transatlantyki, tj. „Sobieski” i „Batory”. „Piłsudski” i „Chrobry” zatoniły na początku wojny, a „Kościuszko” i „Pułaski” były tak zniszczone, że strona brytyjska odkupiła je od GAL-u po niskich cenach. W związku z tym, że statki wymagały gruntownych remontów, GAL wznowił połączenie Gdynia–Nowy Jork „Batorym” dopiero 5 kwietnia 1947 roku. Wtedy rozpoczął się również remont „Sobieskiego”, a do ubogiej floty dołączył „Jagiełło”, pochodzący z odszkodowań wojennych. Należało go też wyremontować i przebudować na statek pasażerski. Ostatnim z polskich transatlantyków był „Stefan Batory”, który zakończył 57-letnią historię polskich statków pasażerskich na regularnych liniach oceanicznych.

3. Legendarny „Batory”

Najbardziej znanym i rozpoznawalnym polskim statkiem pasażerskim był „Batory”, jednostka bliźniacza „Piłsudskiego”, zamówiony w stoczni Cantieri Riuniti dell’Adriatico w Monfalcone. Budowę „Batorego” ukończono później niż początkowo przewidywano, dzięki temu udało się uniknąć błędów w konstrukcji, które zauważono na „Piłsudskim”. Dowództwo nad statkiem objął kapitan Eustazy Borkowski i 21 kwietnia 1936 roku „Batory” wyruszył w swój pierwszy rejs z włoskiej stoczni do rodzimej Gdyni. Trasa rozpoczynała się w Wenecji i prowadziła przez Barcelonę i Casablankę, następnie przez Maderę i Lizbonę. W dniu 17 maja 1936 roku statek hucznie przywitano na gdyńskim Nabrzeżu Francuskim i oficjalnie podniesiono polską banderę¹⁷. Pierwszy rok służby „Batorego” minął spokojnie, statek odbywał regularne rejsy na linii Gdynia—Nowy Jork oraz krótkie wycieczki po portach Morza Bałtyckiego i Północnego. W maju 1937 roku na pokładzie „Batorego” wybuchł pożar, w wyniku którego doszło do uszkodzeń części urządzeń niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania statku. Dnia 6 czerwca „Batory” dopłynął pod eskortą „Piłsudskiego” do Nowego Jorku i został zadokowany w stoczni w celu przeprowadzenia remontu. Po trzech tygodniach ruszył w drogę powrotną do Gdyni. W ciągu kolejnych rejsów na pokładzie „Batorego” dochodziło do niegroźnych, zagadkowych pożarów, których przyczyn nie udało się ustalić.

Do momentu wybuchu II wojny światowej „Batory” odbywał regularne rejsy do Nowego Jorku, a także wycieczki do norweskich fiordów i po portach europejskich. Dnia 1 września 1939 roku „Batory” był na trasie w kierunku Halifaxu. Udało mu się dokończyć tę podróż, a po wyjaśnieniu problemu niespłaconych rat w stoczni włoskiej został dopuszczony do służby wojennej. Na okres wojny dowództwo objął kapitan Edward Pacewicz. Statek, który z dniem 5 grudnia 1939 roku przejął w czarter brytyjskiego ministerstwo żeglugi, został przyjęty w stoczni, gdzie odnowiono i przemalowano jego kadłub. Po remoncie, 22 grudnia, wraz z „Chrobrym” i brytyjskim pancernikiem „Revenge” udał się do Glasgow w pierwszy rejs wojenny z oddziałami wojska. Od 10 stycznia do 22 lutego 1940 roku „Batory” odbył kolejny rejs z transportem wojska, odwiedzając takie porty, jak: Port Sudan, Gibraltar, Port Said, Suez, Marsylia, następnie wrócił do Liverpoolu. W tamtejszej stoczni rozpoczęto prace polegające na przystosowaniu statku do przewożenia wojsk. Luksusowy statek pasażerski przygotowano do przewozu około dwóch tysięcy żołnierzy, zdjęto symbole armatora, zamontowano działa i karabiny oraz wyposażono burty w kable demagnetyzujące miny morskie. Dalszą przebudowę kontynuowano w Glasgow przez kolejne dwa tygodnie¹⁸.

¹⁷ J. Drzemczewski, T. Ślebioda, *Transatlantyki...*, s. 292.

¹⁸ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 44.

„Batory” transportował oddziały wojsk między portami Norwegii, Anglii, Francji. Wraz z „Sobieskim” brał udział w przewożeniu wielkiego ładunku złota z Bank of England do Kanady¹⁹. W skład ładunku wchodziły trzydzieści cztery skrzynie złota o wartości prawie 40 milionów funtów szterlingów i papiery wartościowe, a także polskie skarby wawelskie. Kolejna podróż „Batorego” okazała się bardzo istotną w jego służbie. Dnia 2 sierpnia 1940 roku na pokład wsiadło tysiąc trzystu czterdziestu pasażerów, wśród których znajdowało się około pięciuset angielskich dzieci, które na czas wojny ewakuowano do Australii. „Batory” zawijał kolejno do Freetown, Kapsztadu, Bombaju, Kolombo, Singapuru, wreszcie 9 października osiągnął cel podróży. W porcie w Freemantle wysiadła pierwsza grupa dzieci, kolejne wyokrętowano w Melbourne oraz Sydney. Transport dzieci z Wielkiej Brytanii do Australii przyniósł „Batoremu” wielką sławę, ale zadanie to wiązało się ze sporym wyzwaniem. Prawie przez cały rejs na pokładzie panowała epidemia ospy²⁰.

W kolejnych miesiącach wojny „Batory” odbył gruntowny remont, a następnie ruszył w kolejne rejsy, przewożąc oddziały wojsk oraz licznych uciekinierów z portów francuskich, hiszpańskich, islandzkich oraz afrykańskich do Wielkiej Brytanii. Z początkiem kwietnia 1942 roku „Batory” rozpoczął serię rejsów z wojskiem do Ameryki Północnej. Wkrótce potem statek został przebudowany na transportowiec desantowy w stoczni w Gourock i wziął udział w licznych operacjach desantowych u wybrzeży Afryki. Pomiedzy czerwcem a grudniem 1943 roku „Batory” odbywał służbę na Oceanie Indyjskim. W tym czasie przeszedł trzymiesięczny remont, ale także przewiózł z portów Khorramshahr i Basry do Karaczi prawie tysiąc polskich dzieci, które wraz z armią generała Andersa uciekały z ZSRR do Iranu²¹. Z Karaczi przewiózł kolejną grupę dzieci z opiekunami do Bombaju. W Bombaju przeprowadzono kilka drobnych napraw, a po ich zakończeniu na pokład statku przyjęto 1700 indyjskich żołnierzy, którzy zostali przewiezieni do Suez. W Seuzie odbyła się wizytacja statku przez generała Andersa, a po zakończeniu pobytu w tym porcie „Batory” rozpoczął pięciomiesięczną ewakuację kilku tysięcy uchodźców jugosłowiańskich do Europy oraz kilkudziesięciu żołnierzy z Aleksandrii i Port Saidu do Tarentu. W tym czasie po raz kolejny miała miejsce zmiana dowódcy na statku. Kapitanem został Edward Pacewicz²². Do końca wojny statek pływał między portami Azji, Afryki oraz Europy, transportując kolejne oddziały wojsk. Po zakończeniu wojny, w wyniku problemów politycznych, podpisano nową umowę z Ministry of War Transport, na mocy której statek przejęli w czarter Brytyjczycy. Do końca 1945 roku przewoził on wojska na Morzu Śródziemnym. Ostatni rejs w ramach służby wojennej „Ba-

¹⁹ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 211.

²⁰ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 45.

²¹ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 212.

²² M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 47.

tory” zakończył 15 marca 1946 roku, kiedy to zawinął do Glasgow z transportem wojsk. Zgodnie z zawartą umową polski rząd upomniał się o zwrot statku z dyspozycji United Maritime Authority. 16 marca 1946 roku na „Batorym” ponownie podniesiono polską banderę. Po siedmiomiesięcznym remoncie w belgijskiej stoczni jednostka odzyskała wygląd luksusowego statku pasażerskiego i mogła wrócić na linię transatlantycką. Sytuacja polityczna i kolarzenie państwa polskiego z blokiem wschodnim zapoczątkowały trudności z wchodzeniem polskich statków do portów amerykańskich. Ostatniego dnia kwietnia 1947 roku „Batory” zawinął po raz pierwszy od siedmiu lat do macierzystej Gdyni. Jeszcze przez cztery lata statek regularnie przemierzał ocean, lecz ruch był coraz bardziej utrudniony. Dnia 18 kwietnia 1951 roku Ministerstwo Spraw Zagranicznych zawiesiło linię Gdynia–Nowy Jork.

Początkowo niełatwo było znaleźć zatrudnienie dla „Batorego”. Rozważano możliwość sprzedania statku Związkowi Radzieckiemu, jednak na szczęście znaleziono inne rozwiązanie, tj. otwarcie linii indyjsko-pakistańskiej chociaż wiązało się z tym ryzyko nieopłacalności i braku zainteresowania pasażerów, jednak postanowiono spróbować. Linię uruchomiono z dniem 23 sierpnia 1951 roku, kiedy to „Batory” wyruszył w podróż do Bombaju, płynąc przez takie porty, jak: Southampton, Gibraltar, Malte, Port Said, Aden oraz Karaczi²³. Istotne jest to, że „Batory” uzupełniał paliwo i prowiant tylko w porcie w Gdyni w związku z trwającą wówczas zimną wojną. Porty na trasie „Batorego” znajdowały się w sferze wpływów Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii i niechętnie obsługiwały statki z bloku wschodniego. W przerwach między rejsami do portów azjatyckich „Batory” odbywał krótkie wycieczki do portów europejskich. W połowie września 1953 roku wyruszył w setną podróż liniową. Zapisła się ona w historii nie tylko ze względu na okrągłą jubileuszową liczbę, ale także przez najgroźniejszy wypadek, jaki zdarzył się na „Batorym”. W pobliżu Krety w statek uderzyła potężna fala, zmywając z pokładu trzech marynarzy, czwarty zaś zmarł w wyniku odniesionych obrażeń. Po powrocie do Gdyni dowództwo przejął kapitan Mirosław Głowacki, a Tadeusza Meissnera niesłusznie obarczono winą za wypadek.

W pierwszej połowie 1955 roku odbyły się trzy podróże liniowe, jednak niska frekwencja oraz nieprzyjemna pora deszczowa sprawiły, że linia zaczęła przynosić coraz większe straty. Kolejny sezon dalekich podróży do Azji „Batory” rozpoczął 20 września. Gdy w drodze powrotnej do załogi dotarła wieść o wybuchu wojny między Izraelem a Egiptem, „Batory” zdążył już przejść przez Kanał Sueski i szczęśliwie powrócić do Gdyni. Jednak zamknięcie kanału wymagało od armatora podjęcia decyzji dotyczącej dalszych rejsów. Rejs wokół Afryki miał trwać cztery tygodnie dłużej niż ten przez Kanał Sueski. W związku z niską rentownością linii zastanawiano się, czy wypuszczać statek w tak długi rejs, jednak wyprzedane bilety zmusiły armatora do rozpoczęcia rejsu. „Batory” wyruszył

²³ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 218.

14 listopada 1956 roku w ostatni rejs na linii indyjsko-pakistańskiej. Trasa wiodła z Gdyni przez Southampton, Funchal na Maderze, okolice wysp Zielonego Przylądka, Kapsztad do Bombaju, gdzie statek dotarł 16 grudnia. Do Gdyni „Batory” powrócił 26 stycznia 1957 roku, kończąc najdłuższą podróż liniową i historię linii indyjsko-pakistańskiej²⁴.

Kolejną regularną linią rejsów dla „Batorego” okazała się Gdynia—Montreal—Gdynia. Linię otworzono w sierpniu 1957 roku i przez kolejne dziesięć lat wykonywano rocznie średnio dziesięć rejsów liniowych do Kanady oraz różne krótkie wycieczki w okolice Morza Śródziemnego lub Karaibów. Dnia 20 marca 1968 roku rozpoczął się ostatni sezon „Batorego” na linii kanadyjskiej. Tak samo jak dotychczas, odbyło się dziesięć rejsów, a wszystkie z nich upływały spokojnie i bez zakłóceń. W Quebecu, gdzie statek ostatni raz zawinął na przełomie listopada i grudnia, kanadyjska Polonia przygotowała mu przyjęcie pożegnalne. Podobnie żegnano wielki statek w każdym porcie, do którego zawijał po raz ostatni. Szczególnie pamiętne stało się przyjęcie pożegnalne na pokładzie statku w Londynie, w którym uczestniczyło wiele dzieci z Liverpoolu, starszych już o blisko trzydzieści lat, które „Batory” szczęśliwie transportował do Australii w czasie wojny²⁵.

Przez pewien czas „Batory” odbywał wycieczki po Morzu Bałtyckim i norweskich fiordach, następnie zacumowano go przy Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni i przekształcono w hotel. Nie była to jednak korzystna inwestycja. Armator nie mogąc znaleźć zatrudnienia dla jednostki, podjął decyzję o sprzedaży „Batorego” na złom. Dnia 30 marca 1971 roku „Batory” pod dowództwem kapitana Krzysztofa Meissnera i z 45-osobową załogą po raz ostatni wypłynął z Gdyni. Dnia 2 czerwca 1971 roku opuszczono na „Batorym” polską banderę²⁶, kończąc 35-letnią służbę wielkiego transatlantyka na wodach świata. Statek zawinął do 150 portów świata, przewiózł 270 000 pasażerów w 222 podróżach liniowych i 30 000 w rejsach wycieczkowych²⁷.

4. Ostatni transatlantyk „Stefan Batory”

Pod koniec lat 50. XX wieku w polskiej żegludze pasażerskiej nastąpiło zamieszanie spowodowane następującym poważnym dylematem. Z jednej strony w 1957 roku aż połowa pasażerów w relacji między Europą i Ameryką Północną, podróżowała samolotami. Z drugiej zaś strony, przewozy drogą morską wciąż cieszyły się zainteresowaniem, a atrakcyjność linii Gdynia—Montreal nie spadała, armator nie chciał więc z niej rezygnować. Problemem był jednak coraz starszy „Batory”. Aby przyciągnąć klientów, trzeba było zaoferować im wygodę

²⁴ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 52.

²⁵ Tamże, s. 52.

²⁶ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 227.

²⁷ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 54.

i komfort podróży. Rozpoczęto dyskusje na temat budowy nowego transatlantyka w miejsce „Batorego”. Bilans przewozów pasażerów z 1958 roku przekonywał do zachowania linii kanadyjskiej. W tym roku w czasie rejsów liniowych oraz wycieczkowych „Batory” przewiózł łącznie 13 265 pasażerów, zyskując 3194 tys. USD²⁸. Kwestia istnienia polskich transatlantyków stała się sprawą narodową i postanowiono kontynuować trzydziestopięcioletnią tradycję rejsów pasażerskich. Powołano Komisję do spraw Żeglugi Pasażerskiej, która przedstawiła projekt rozwoju pasażerskiej żeglugi transatlantycznej, w którym postanowiono wybudować dwa nowe statki pasażerskie w 1964 roku. Rozpoczęto projektowanie statków, sporządzono analizy ekonomiczno-techniczne nowych liniowców i z zaangażowaniem rozwijano kolejne etapy prac. Jednak w pewnym momencie na miejsce wielkiego entuzjazmu wkroczyła realistyczna rozważa. By sprostać najwyższym standardom obowiązującym w żegludze pasażerskiej, nowe statki powinny być zbudowane w zagranicznej stoczni, a to wiązało się z olbrzymimi kosztami oraz ograniczeniami wymiany handlowej w związku z ówczesną sytuacją polityczną. Budowa statków w kraju zmusiłaby do zatrzymania realizacji zamówień zagranicznych, trwałaby dwa razy dłużej niż ewentualna w obcej stoczni i byłaby zbyt dużym i drogim wyzwaniem.

Rozważano różne możliwości, stworzono nawet projekty nowych, luksusowych i zaawansowanych technologicznie liniowców. Aby pogodzić te dwie sytuacje, tj. zaspokoić popyt na przewozy na linii kanadyjskiej, jednocześnie zastępując starego „Batorego”, i zaoszczędzić na budowie nowego statku, PLO ostatecznie zdecydowały, by zakupić statek pasażerski od zagranicznego armatora. Po poszukiwaniach odpowiedniej jednostki w 1968 roku zdecydowano się na holenderski szesnastoletni „Maasdam”. Statek nie spełniał wymagań nowego liniowca, jednak był stosunkowo tani oraz bardzo szybko można było go wprowadzić do eksploatacji. Dlatego zdecydowano się na przeprowadzenie tej inwestycji²⁹.

W październiku 1968 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej rozpoczęto przebudowę statku. Zamontowano na nim nowe elementy, poprawiono wygląd statku, wewnątrz nadano inny charakter, umieszczając w nim dzieła polskich artystów, w tym portret patrona Stefana Batorego. Z początkiem kwietnia 1969 roku „Stefan Batory” wyruszył w pierwszy rejs do Montrealu, gdzie został gorąco przywitany przez Polonię. Z każdym kolejnym rokiem eksploatacji rosła liczba pasażerów, osiągając w 1971 roku dotychczasowy rekord – 15 516 osób. W czasie drugiego rejsu w tym roku nastąpiło ważne wydarzenie – „Stefan Batory” spotkał się na morzu z „Batorym”, który udawał się do Hongkongu, gdzie został zezłomowany.

²⁸ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 220.

²⁹ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 55.

Pod koniec sezonu w 1973 roku „Stefan Batory” odbył kilka wycieczek do portów Europy, a w 1975 roku do oferty dołączono wycieczki na Wyspy Kanaryjskie oraz cieszące się dużym powodzeniem wycieczki noworoczne. W latach 1980–1982 z powodu drastycznego spadku zainteresowania żeglugą transatlantyczną liczba rejsów liniowych zmniejszała się stopniowo o jeden. Głównym tego powodem było wprowadzenie stanu wojennego w Polsce. Sytuacja w latach 1983–1985 była podobna – każdego roku „Stefan Batory” odbywał sześć podróży liniowych, a w przerwach krótkie wycieczki po rzece Świętego Wawrzyńca, portach Morza Śródziemnego i Bałtyku. W styczniu 1986 roku statek odbył długą, prawie dwumiesięczną wycieczkę do portów hiszpańskich i karaibskich. Pomiedzy rejsami przeprowadzano liczne remonty, ponieważ był to już stary statek, bo liczył trzydzieści cztery lata i był w coraz gorszym stanie technicznym zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz. Armator oraz załoga statku zdawali sobie sprawę, że służba „Stefana Batorego” niedługo dobiegnie końca. Do 1987 roku statek pływał na linii nowojorskiej pięć, a następnie cztery razy rocznie, a pod koniec tego roku linia została zamknięta. W drodze powrotnej z ostatniego rejsu przed wejściem do Kanału La Manche, 14 października 1987 roku symbolicznie opuszczono polską banderę. Wydarzenie to oznaczało zakończenie 57-letniej historii polskiej żeglugi pasażerskiej na Atlantyku zapoczątkowanej przez statek „Polonia” w 1930 roku. Do Gdyni „Stefan Batory” dotarł 21 października 1987 roku³⁰.

Zanim PLO zdecydowały się sprzedać transatlantyk, odbył on jeszcze bardzo ciekawą podróż do portów Ameryki Południowej, obejmującą porty w Las Palmas, Santiago, Fortaleza, Salvador, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Paranagua, Santos, Recife, Teneryfa, Ceuta, po nowym roku powrócił do Gdyni. Dnia 12 stycznia 1988 roku udał się w kolejny rejs w rejon Ameryki Południowej i jednocześnie ostatni w swojej karierze. Po powrocie, 6 kwietnia 1988 roku, opuszczono banderę Polskiej Marynarki Handlowej³¹, a statek został sprzedany greckiemu przedsiębiorstwu Erne Compania Maritime SS za 2 750 000 USD. Od tam miał on pełnić funkcję hotelu i restauracji w centrum Londynu. Szybko jednak opuścił to miejsce i po krótkim pobycie w Grecji został przystosowany do roli hotelu dla emigrantów w Szwecji. Na prośbę polskich władz nazwę zmieniono na „Stefan”. Po roku przebywania przy nabrzeżu w Göteborgu został wypożyczony wytwórni filmowej do włosko-francuskiego filmu, a następnie został kupiony przez przedsiębiorstwo z Monrovi i przeniesiony do Benghazy, gdzie znów pełnił rolę hotelu. Po krótkim czasie nowym właścicielem stało się przedsiębiorstwo Courage Maritime Co. z Nassau i do 1994 roku statek pełnił rolę pływającego hotelu³². Planowano przebudować go na wycieczkowiec, jednak zamiary te zwerfikował los, w grudniu 1996 roku sztorm przeniósł statek na mieliznę, uszka-

³⁰ J. Drzemczewski, *Ostatni transatlantyk...*, s. 134.

³¹ Tamże, s. 239.

³² Tamże, s. 249.

dając podwodną część kadłuba. Dnia 1 stycznia 1998 roku „Stefan” ostatecznie stracił świadectwo Lloyd’a i dwa lata później, 22 marca 2000 roku, ostatni polski transatlantyk został przeholowany do stoczni Aliaga i zełomowany³³.

5. Przyczyny „upadku” transatlantyków

W 1970 roku Atlantyk przekroczyło 8 495 000 osób, jednak zaledwie 3% z nich pokonało ten dystans drogą morską, co oznaczało 249 000 pasażerów statków. Lotnictwo pasażerskie przejęło prawie całość, bo aż 97% pasażerskich przewozów transatlantycznych. Przewozy morskie pasażerów były obsługiwane przez dwunastu armatorów. Nadzieję na sukces w pasażerskim transporcie morskim wiązano z rejsami wycieczkowymi i jeśli przedsiębiorstwa armatorskie budowały nowe statki, to głównie z myślą o wypełnieniu tego segmentu. Również i te plany zostały rozwiane przez nagły wybuch kryzysu naftowego pod koniec 1973 roku, będący z transportowego punktu widzenia kryzysem paliwowym. Nagły, czterokrotny wzrost cen paliwa płynnego zniwelował wszystkie plany przedsiębiorstw armatorskich, prowadząc wiele z nich do bankructwa, a transatlantyczne statki pasażerskie do naturalnego „upadku”. Koszty paliwa stanowiły wówczas od 40 do 50% kosztów eksploatacji statku, podczas gdy przed kryzysem było to około 10%³⁴. Rezygnacja ze statków, które przestały przynosić zyski, była nieunikniona.

W Wielkiej Brytanii zbankrutował słynny Cunard Line, wyprzedając cenne jednostki, amerykański United States Line wystawił na sprzedaż swojego rekordzistę Błękitnej Wstęgi „United States”, francuski Compagnie Generale Maritime, mimo burzliwych protestów i strajków, wycofał ze służby statek „France”, niemiecki Hapag-Lloyd sprzedawał kolejne jednostki przynoszące straty. Podobnie postąpili armatorzy włoscy, szwedzcy, norwescy, greccy, kanadyjscy, izraelscy, a także radzieccy. Większość z nich, w miejsce statków wykonujących regularne rejsy pasażerskie, planowała lub wprowadzała mniejsze statki wycieczkowe. To właśnie funkcja wycieczkowców przedłużyła żywot wielu jednostek oraz istnienie pasażerskiej żeglugi morskiej.

Jednym z ostatnich pływających transatlantyków był polski „Stefan Batory”, który kontynuował rejsy regularne, lecz tylko sezonowe, do portów kanadyjskich. Mimo kryzysu paliwowego, który objął cały świat, w połowie lat 70. XX wieku wyniki statku były wciąż dodatnie. Amerykańska Polonia licznie podróżowała między kontynentami w tęsknocie za ojczyzną. Jednak w kwietniu 1973 roku Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły regularne rejsy powietrzne z Warszawy do Nowego Jorku, a półtora roku później również do Montrealu.

Samoloty stawały się coraz bardziej atrakcyjną alternatywą dla statków, nie tylko ze względu na znacznie krótszy czas podróży, ale i ze względu na swoją

³³ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 60.

³⁴ W.J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 316.

pojemność. Wprowadzenie jumbojetów w 1970 roku, które jednorazowo mogły zabrać na pokład 400 pasażerów, stanowiło coraz większe zagrożenie dla istnienia i funkcjonowania pasażerskich przewozów morskich. Im więcej do zaferowania miały przedsiębiorstwa lotnicze, tym niższe stawały się opłaty za przelot, co kusilo podróżujących. Przewagę samolotów dało się odczuć nie tylko na trasie atlantyckiej, ale i we wszystkich innych kierunkach świata.

Statek pasażerski w odświeżeniu regularnego środka transportu ludzi na zawsze zniknął, jednocześnie odrodził się w formie wycieczkowca. Pełniąc nową funkcję — pływającego hotelu, umożliwiającego poznawanie świata w luksusowych warunkach — na dobre zdomowił się w turystyce, gdzie funkcjonuje do dziś³⁵.

Zakończenie

„Złotym wiekiem” polskich transatlantyków były lata 1935–1939. Wtedy po wodach całego świata, pod polską banderą, pływało siedem statków pasażerskich, z czego cztery były zupełnie nowymi i nowoczesnymi jednostkami. Niestety okres II wojny światowej, kiedy wszystkie statki zostały przebudowane na transportowce wojenne, zniszczył dobrą passę transatlantyków. Cztery z nich nigdy nie wróciły do macierzystej Gdyni. Po wojnie, przez kolejne lata, odbywały się regularne rejsy przez Atlantyk, które cieszyły się dużym zainteresowaniem podróżnych, jednak tylko do czasu ekspansywnego rozwoju lotnictwa, kiedy to samolot stał się ogólnodostępnym środkiem komunikacji. To lotnictwo wyparło funkcję przewozów pasażerskich drogą morską. Samoloty zastąpiły wielkie transatlantyki, nagle i boleśnie odbierając zatrudnienie armatorom i marynarzom. Statki powietrzne zastąpiły morskie, oferując znacznie krótszą i tańszą podróż.

Polska żegluga pasażerska w formule znanej z połowy XX wieku obecnie nie istnieje. Rozwija się natomiast światowa żegluga wycieczkowa, oferując najbardziej luksusowe warunki i możliwości spędzenia wolnego czasu. Nowoczesne wycieczkowce odbywają krótsze i dłuższe, dalsze i bliższe rejsy, których ukoronowaniem są rejsy dookoła świata. W świecie, który biegnie coraz szybciej, gdzie liczy się czas i pieniądze, wyższość samolotów nad statkami jest naturalną kolejną rzeczą. Dla tych, którzy mają czas, pieniądze i marzenia o morskich podróżach są przeznaczone wycieczkowce – współczesna wersja dawnych statków pasażerskich, także transatlantyków.

³⁵ M. Kunicka, *Polskie transatlantyki...*, s. 63–65.

Literatura

1. Drzemczewski J., Ślebioda T., *Transatlantyki polskie*, Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia 2005
2. Graban M., *Gdynia wobec przeobrażeń cywilizacyjnych*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej, Gdynia 2012
3. Jeryś C., *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920–1945*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1980
4. Koszela W., *Polskie statki pasażerskie*, Wydawnictwo AJ-Press, Gdańsk 2012
5. Kubicki B., *Brama na świat*, Gdańsk 1976
6. Kunicka M., *Polskie transatlantyki w żegludze pasażerskiej*, Praca licencjacka pod kierunkiem prof. UG, dr hab. Hanny Klimek, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Wydział Ekonomiczny, Sopot 2013
7. Pertek J., *Druga mała flota*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1973
8. *Polska nad Bałtykiem*, pod red. D. Konstataynowa, M. Omilanowskiej, Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2012
9. Statistical Abstract of the United States 1940, Washington 1941, <http://www2.census.gov/prod2/statcomp/documents/1941-01.pdf>
10. Urbanowicz W.J., *Transatlantyki. Zarys ich dziejów i techniki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1977

POLISH PASSENGER SHIPS

Summary

There have been 520 years since Columbus's journey to America. Since then, technology has made enormous progress, development of navigation and change of destination of navigation. At the beginning passenger ships were built to transport people, but over time they gained a function of entertainment, becoming more exclusive and popular.

This article is dedicated to Polish passenger ships that, due to nature of their journeys, were called 'transatlantyki'. It presents the achievements of Polish national passenger ships. They become legendary and it is worth remembering them. It describes history of main Polish passenger ships: „Pułaski”, „Piłsudski”, „Sobieski”, „Chrobry”, „Batory” and „Stefan Batory”.

Keywords: maritime transport, passenger ship, journey to America