

Szymon Czwarno

ORCID: 0009-0000-8788-4707
(Instytut Pamięci Narodowej w Warszawie)

„SZLAKIEM POŁUDNIA” –
REJS INAUGURACYJNY
TRANSATLANTYKU MS BATORY
W ZAPISKACH
HELENY DESKUR Z 1936 R.

W latach 1935–1936 w należącej do koncernu Cantieri Riuniti dell’Adriatico stoczni w Monfalcone oddano do użytku dwa bliźniacze statki pasażerskie – MS Piłsudski i MS Batory, zbudowane na zamówienie Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego. Obie jednostki były przeznaczone do obsługi połączenia z Gdyni do Nowego Jorku. Od początku wiązano z nimi duże oczekiwania, wykraczające poza aspekty czysto ekonomiczne. Nowe transatlantyki miały zaznaczyć obecność Polski na oceanach, świadczyć o żywotności i aspiracjach młodego państwa. Dalsze losy bliźniaczych statków potoczyły się odmiennie. Piłsudski służył zaledwie kilka lat, aż do tragicznego końca w 1939 r., natomiast Batory pływał po morzach przez trzy dekady, zapisując wiele pięknych kart w dziejach polskiej żeglugi.

Prezentowany tekst źródłowy przybliży jedynie niewielki wycinek długiej i barwnej historii statku. Obejmuje zaledwie kilka dni z pierwszego rejsu w kwietniu 1936 r., widzianych oczami młodej pasażerki. Sporządzone przez nią zapiski z podróży stanowią główną część artykułu. Poprzedzone zostały wprowadzeniem, w którym przedstawiono zarys dziejów Batorego, biografię autorki oraz uwagi edytorskie. Artykuł ma w zamierzeniu służyć poszerzeniu bazy źródłowej do badań nad tematyką morską oraz zwróceniu uwagi na przechowywane w zasobie Instytutu Pamięci Narodowej archiwalia proveniencji prywatnej jako źródła umożliwiające studia nad zagadnieniami z historii społecznej, w tym problematyką życia codziennego.

Transatlantyk

Plany stworzenia własnej floty pasażerskiej zapewniającej regularne połączenia z Ameryką Północną występowały od początku istnienia II Rzeczypospolitej. Wciąż jeszcze liczna w tamtym okresie migracja z Europy do Stanów Zjednoczonych generowała przewoźnikom i portom morskim znaczne zyski. Wobec braku odpowiedniej infrastruktury i floty krajowej emigranci znad Wisły zmuszeni byli jednak korzystać z połączeń oferowanych przez armatorów zachodnioeuropejskich¹. Polskie elity polityczne zdawały sobie sprawę, że w ten sposób tracono znaczne środki finansowe, które mogłyby przysłużyć się gospodarce narodowej. Nie bez znaczenia były również względy strategiczne i prestiżowe. Flota handlowa wzmacniała niezależność i bezpieczeństwo państwa, miała też stanowić ważne narzędzie przyszłej polityki kolonialnej². O ile jednak rozbudowa portu morskiego w Gdyni następowała szybko, pozwalając już w połowie lat dwudziestych na przyjmowanie statków towarowych, o tyle tworzenie floty pasażerskiej odbywało się w wolniejszym tempie.

Pierwszym ważnym krokiem do zrealizowania powyższego celu było powołanie w 1928 r. przez państwowego armatora Żeglugi Morskiej spółki o nazwie Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt). W oparciu o cztery statki pasażerskie odkupione od brytyjskiego współdziałowca – Ellerman & Wilson Line, Towarzystwo uruchomiło wówczas stałe połączenia z Gdyni do Wielkiej Brytanii, gdzie pasażerowie po zaokrętowaniu na angielskie transatlantyki wyruszali w dalszą podróż do Stanów Zjednoczonych. Przełomowe znaczenie dla budowy własnej floty miało jednak dopiero utworzenie dwa lata później polsko-duńskiej spółki Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe (PTTO)³, której większościowym udziałowcem był Skarb Państwa. Na podstawie umowy z duńskim wspólnikiem – armatorem The East Asiatic Company Ltd., należąca do niego spółka zależna The Baltic American Line została wówczas przejęta przez PTTO. Towarzystwo stało się w ten sposób właścicielem trzech statków pasażerskich – SS Polonia, SS Pułaski i SS Kościuszko⁴, przejmując także pracowników i infrastrukturę, w tym sieć biur przedstawicielskich i miejsca postojowe w portach. Pozwoliło to na organizację od 1930 r. bezpośrednich rejsów z Gdyni do Nowego Jorku.

¹ A. Data, K. Małkowski, *Baza wychodźstwa polskiego*, „Rocznik Gdyński” 1992/1993, nr 11, s. 27–28.

² Problematykę polityki kolonialnej II RP omawiają szerzej m.in. P. Puchalski, *Polityka kolonialna międzywojennej Polski w świetle źródeł krajowych i zagranicznych: nowe spojrzenie (1918–1945)*, „Res Gestae” 2018, t. 7, s. 68–121; T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983; Z. Bujkiewicz, *Aspiracje kolonialne w polityce zagranicznej Polski*, Zielona Góra 1998.

³ Od 1934 r. aż do likwidacji w 1950 r. spółka funkcjonowała pod nazwą Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (GAL). W jej miejsce w 1951 r. powołano przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Oceaniczne (PLO).

⁴ SS Polonia, SS Pułaski i SS Kościuszko zostały zbudowane w latach 1910–1915 na zamówienie przedsiębiorstwa Russian American Line, należącego do The East Asiatic Company Ltd. Pierwotnie statki nosiły nazwy SS Kursk, SS Car i SS Caryca. Budowę tych parowców wraz z czwartą jednostką – SS Russia – sfinansowała cesarzowa Maria Romanowa, przeznaczając na ten cel swoje klejnoty rodzinne. Przyszła żona cara Aleksandra III urodziła się w duńskiej rodzinie królewskiej jako Maria Zofia Fryderyka Dagmara Glücksburg, dlatego ufundowane przez nią statki często nazywane są w historiografii „klejnotami księżniczki Dagmary”. Od 1921 r. jednostki pływały pod banderą duńską, przemianowane na SS Polonia, SS Estonia i SS Lituania. Z kolei SS Russia został w 1923 r. zakupiony przez japońskiego armatora i przemianowany na Fuso Maru. Por. J. Kortylewski, *Pierwsze w historii polskie transatlantyki s/s „Polonia”, „Pułaski” i „Kościuszko”*, „Rocznik Gdyński” 1997, nr 11, s. 83–84.



**Polonia w okresie służby w The East Asiatic Company Ltd.,
widokówka z lat dwudziestych XX w. AIPN, 3960/143**

Po wprowadzeniu przez władze Stanów Zjednoczonych ograniczeń w migracji skutkujących znacznym spadkiem liczby osób podróżujących za ocean PTTO uruchomiło dodatkowo połączenie z Palestyną. Zorganizowano je z myślą o Żydach emigrujących z Polski i było realizowane przez SS Polonię na trasie z Konstancy do Jafy i Hajfy⁵. Choć nowe połączenie cieszyło się sporym zainteresowaniem, nie było w stanie zrekompenzować strat spowodowanych zmniejszeniem ruchu pasażerskiego na linii nowojorskiej. Pewne nadzieje PTTO wiązało również z rozwijającą się wówczas turystyką morską, co z kolei oznaczało konieczność zapewnienia bardziej komfortowych warunków podróży. Chcąc sprostać konkurencji i poprawić rentowność spółki, zarząd Towarzystwa zdecydował w tej sytuacji o budowie dwóch nowoczesnych transatlantyków, które zastąpiłyby wysłużone już liniowce pływające na prestiżowej trasie do Nowego Jorku. W listopadzie 1933 r. zawarto umowę z włoskim przedsiębiorstwem Cantieri Riuniti dell'Adriatico na budowę dwóch jednostek. Kontrakt opiewał na 1,9 mln dolarów, z czego 2/3 kwoty miało zostać spłacone dostawami polskiego węgla⁶. Budowa pierwszego z zamówionych statków – Piłsudskiego, rozpoczęła się w marcu 1934 r. Motorowiec został zwodowany w grudniu tego samego roku, natomiast prace wykończeniowe trwały jeszcze kilka miesięcy. Pod koniec sierpnia 1935 r. liniowiec wypłynął z Triestu do Gdyni, skąd w połowie września rozpoczął regularne rejsy do Nowego Jorku. Podczas pierwszych podróży Piłsudskiego przez północny Atlantyk ujawniły się jego wady konstrukcyjne, co spowodowało, że na bliźniaczej jednostce przebywającej jeszcze we włoskiej stoczni musiano wprowadzić odpowiednie zmiany. Prace nad ulepszeniem konstrukcji

⁵ Pasażerowie podróżujący z Polski do Palestyny przyjeżdżali pociągiem do Rumunii, gdzie przesiadali się na pokład Polonii. Linia palestyńska funkcjonowała w latach 1933–1938, po czym została zawieszona.

⁶ J. Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975, s. 19–20.

wydłużyły czas budowy. Od chwili położenia stępki w maju 1934 r., przez wodowanie kadłuba 3 lipca 1935 r., aż po przejęcie statku ze stoczni 17 kwietnia 1936 r. budowa Batorego zajęła blisko dwa lata. Ostatni etap prac odbywał się już pod nadzorem przyszłego kapitana transatlantyku – Eustazego Borkowskiego⁷, który dotychczas pływał m.in. na SS Kościuszce i SS Pułaskim.



Batory w porcie w Gdyni, 1936 r. Fot. Jerzy Stolarski. AIPN, 3543/70

Oddany do użytku statek posiadał wyporność 15 tys. ton, mierzył 160 metrów długości i prawie 22 metry szerokości. Dwa wysokoprężne silniki o mocy ponad 12 600 KM pozwalały osiągnąć prędkość 18 węzłów. Liniowiec miał siedem pokładów, na które mógł zabrać ponad 760 pasażerów wraz z trzystuosobową załogą. Wprawdzie nie były to wielkości mogące zapewnić Batoremu miejsce wśród największych i najszybszych transatlantyków tamtych czasów, jednak polska jednostka przyciągała uwagę czymś innym. Oba statki zamówione przez PTTO miały w założeniu służyć też promocji polskiej kultury. Dlatego nad wystrojem ich wnętrza pracował specjalnie w tym celu powołany zespół, który zaprosił do współpracy kilkudziesięciu artystów i projektantów sztuki użytkowej, m.in. cenioną malarzkę Zofię Stryjeńską. W efekcie tych starań poszczególne kabinom, pomieszczeniom dziennym, elementom wyposażenia i dekoracjom nadano spójną i przemyślaną formę z wyraźnymi polskimi akcentami. Modernistyczne wnętrza spotkały się z pozytywnym odbiorem ze strony pasażerów oraz uznaniem

⁷ Eustazy Borkowski (1887–1960) – kapitan żegluga wielkiej. Przed I wojną światową był oficerem rosyjskiej floty handlowej, natomiast od 1929 r. służył jako kapitan na statkach polskich – SS Premier, SS Kościuszko, SS Pułaski i MS Batory. We wrześniu 1939 r. z powodu niesubordynacji został pozbawiony dowodzenia na Batorym. Po bezowocnych staraniach o powrót do polskiej floty pływał na statkach amerykańskich. Po zakończeniu II wojny światowej niezwiązany z marynarką. Był niezwykle barwną i kontrowersyjną postacią, spopularyzowaną przez Karola Olgerda Borchardta w książce pt. *Szaman morski*. Por. B. Aksamit, *Batory. Gwiazdy, skandale i miłość na transatlantyku*, Warszawa 2015, s. 122–153.

krytyków sztuki. „Ogólne wrażenie umiaru, spokoju, pewnej artystycznej celowości – jakie przeważa przy oglądaniu statku – jest poważnym atutem realizatorów. [...] Toteż, jeżeli sprawa koloru została rozwiązana na »Batorym« nie z punktu widzenia jakichś specjalnie interesujących zestawień czy śmiałych poszukiwań, lecz w myśl wyników starych doświadczeń; jeżeli całość kolorystyczna nie frapuje, nie uderza niczym nowym, to stwarza w każdym razie nastrój spokoju, dostępności dla wszystkich, poczucie mieszkalności i wygody. Podróżny nie jest przemocą zmuszany do patrzenia. Podobnie w sprzętach, w meblach – nie ma tu silenia się na oryginalność [...]. Całość rozwiązania wewnątrz M.S. »Batory« robi wrażenie spokojne, dojrzałe. Przeto należy się cieszyć, iż plastyka polska potrafi odpowiadać na zadanie stawiane jej przez życie” – pisała Zofia Czasznicka na łamach miesięcznika „Plastyka”⁸. Wtórował jej m.in. Wojciech Kossak⁹, wspominając swój pierwszy pobyt na pokładzie transatlantyku: „Koledzy, malarze polscy, wywiązali się ze swojego zadania na »Batorym« wspaniale. Najwięcej podobał mi się Borkowski i wielki portret króla Stefana, odtworzony wedle współczesnego, tak świetnie w charakterze Cloueta utrzymany, że bez mała można by go jemu przypisać. Również szczęśliwym pomysłem jest zmniejszona kopia o wielkich zaletach malarskich z *Batorego pod Pskowem* Matejki, wykonana przez Zamoyskiego”¹⁰.

W odróżnieniu od wielu zachodnich liniowców tamtego okresu zadbano o wysoki komfort podróży w każdej z oferowanych klas, a nie tylko w klasie pierwszej, co w połączeniu z konkurencyjnymi cenami biletów przełożyło się później na spore zainteresowanie rejsami.

Dwudziestego pierwszego kwietnia 1936 r. Batory wypłynął w swoją pierwszą podróż, której celem był macierzysty port w Gdyni. Trasa rejsu wycieczkowego „Szlakiem Południa” wiodła z Triestu przez Dubrownik, Barcelonę, Casablankę, Funchal, Lizbonę i Londyn¹¹. Mimo że rozpoczynający służbę statek pozostawał nieco w cieniu bliźniaczego transatlantyku, to chętnych do udziału w inauguracyjnym rejsie nie zabrakło. Wśród nich „znajdowało się mniej oficjalnych dygnitarzy niż na »Piłsudskim« przed pół rokiem, za to więcej ludzi pióra, palety, teatru i muzyki”¹² – wspominał swoich współpasażerów Arkady Fiedler. Oprócz poznańskiego podróżnika na pokładzie znaleźli się wówczas m.in. Melchior Wańkowicz, Andrzej Strug¹³, Wojciech Kossak,

⁸ Z. Czasznicka, *M.S. „Batory”*, „Plastyka” 1936, nr 4, s. 278–281.

⁹ Wojciech Horacy Kossak (1856–1942) – malarz, autor obrazów o tematyce historycznej i batalistycznej, portretów i scen rodzajowych. Studiował m.in. w Szkole Rysunku i Malarstwa w Krakowie oraz na Akademii Sztuk Pięknych w Monachium. Był autorem m.in. *Olszynki Grochowskiej*, *Śmierci Sowińskiego*, *Krwawej niedzieli w Petersburgu 22 stycznia 1905 roku*, *Orląt – obrony cmentarza* oraz współautorem monumentalnej *Panoramy Raławickiej*.

¹⁰ W. Kossak, *Wspomnienia*, Warszawa 1973, s. 348.

¹¹ W celu pokrycia kosztów podróży nowo wybudowanych statków ze stoczni we Włoszech do Polski GAL zorganizował rejsy wycieczkowe z Triestu do Gdyni. Uczestnicy obu rejsów przybyli do Włoch koleją, po czym zostali zaokrętowani na transatlantyki. Trasa rejsu wycieczkowego Piłsudskiego w 1935 r. prowadziła z Triestu przez Wenecję, Palermo, Algier, Malagę, Lizbonę i Antwerpię.

¹² A. Fiedler, *Wiek męski – zwycięski*, Pelplin 2016, s. 188.

¹³ Andrzej Strug, właśc. Tadeusz Gałęcki (1871–1937) – pisarz, publicysta, scenarzysta, działacz społeczny i niepodległościowy związany z Polską Partią Socjalistyczną. Uczestniczył w rewolucji 1905 r. Podczas I wojny światowej służył w Legionach Polskich oraz w Polskiej Organizacji Wojskowej. W listopadzie 1918 r. współtworzył Tymczasowy Rząd Ludowy Republiki Polskiej. W okresie międzywojennym był m.in. senatorem, współzałożycielem Związku Zawodowego Literatów Polskich oraz jednym z liderów Ligi Obrony Praw Człowieka i Obywatela. W twórczości literackiej skupiał się na problematyce

Arnold Szyfman¹⁴ i wiele innych postaci ze świata kultury i nauki, działacze społeczni, urzędnicy, ziemianie, przemysłowcy, finansisci czy osoby związane z obozem rządzącym i wojskiem¹⁵. W trakcie trwającego blisko trzy tygodnie rejsu na podróży czekały nie tylko atrakcje przygotowane dla nich na pokładzie, lecz także wycieczki w głąb łądu, organizowane podczas postoju liniowca w portach. Do Gdyni statek dotarł 11 maja, witany przez przedstawicieli władz, dziennikarzy i tłumy ludzi. Tydzień później, po zakończeniu oficjalnych uroczystości podniesienia polskiej bandery, wypłynął w swój pierwszy, regularny już rejs – przez Kopenhagę i Halifax – do Nowego Jorku.



Batory w porcie w Gdyni, 1936 r. Fot. Jerzy Stolarski. AIPN, 3543/70

Oprócz obsługi stałego połączenia ze Stanami Zjednoczonymi oba transatlantyki odbywały również rejsy turystyczne. Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) oferowały głównie wycieczki z Polski do krajów europejskich, choć organizowane

społeczno-politycznej. Do ważniejszych dzieł zaliczają się m.in. *Ludzie podziemi*, *Dzieje jednego pokisku*, *Mogiła nieznanego żołnierza*, *Pokolenie Marka Świdry*, *Złoty krzyż*.

¹⁴ Arnold Szyfman, właśc. Arnold Zygmunt Stanisław Schiffmann (1882–1967) – reżyser teatralny, dramaturg, twórca i wieloletni dyrektor Teatru Polskiego w Warszawie. Z teatrem związany był od wczesnej młodości, początkowo jako publicysta i autor dramatów (*Fifi*, *Pankracy August I*), następnie organizator prywatnych teatrów i kabaretów. Podczas I wojny światowej jako obywatel Austro-Węgier został zmuszony do wyjazdu z Warszawy do Rosji. Po powrocie do Warszawy kierował Teatrem Polskim, który w dwudziestoleciu międzywojennym stał się jedną z wiodących scen w kraju. Angażował się również w działalność organizacji i instytucji teatralnych, m.in. Polskiego Towarzystwa Teatralnego oraz Polskiego Instytutu Teatrologicznego. W okresie okupacji niemieckiej uczestniczył w tajnym nauczaniu i podziemnym życiu teatralnym. Po zakończeniu II wojny światowej ponownie stanął na czele Teatru Polskiego, a ponadto kierował odbudową Teatru Wielkiego.

¹⁵ Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Konsulat Honorowy RP w Casablance, sygn. 70, Lista pasażerów wycieczki inauguracyjnej „Szlakiem Południa” od 21 IV do 11 V 1936 r., b.p.



Batory w porcie w Gdyni, 1936 r. Fot. Jerzy Stolarski. AIPN, 3543/70

były także podróże ze Stanów Zjednoczonych na Bermudy, Antyle czy do Ameryki Południowej. Mimo niewielkiego doświadczenia polskie linie zdołały wypracować sobie dość dobrą pozycję w branży i zyskać perspektywę dalszego rozwoju. Piłsudski i Batory cieszyły się nawet pewną popularnością wśród pasażerów z państw zachodnich, gdzie konkurencja w gronie przewoźników była wyjątkowo silna. Szczególnie ciepło oba transatlantyki były odbierane przez członków Polonii, stając się dla nich niemal uosobieniem odrodzonego państwa.

Po wprowadzeniu Piłsudskiego i Batorego do służby na linii nowojorskiej Kościuszkę i Pułaskiego skierowano na trasę południowoamerykańską, na której miały pływać jeszcze przez kilka lat. W 1939 r. zostały wycofane ze służby i zastąpione nowo zbudowanymi statkami – MS Sobieski i MS Chrobry. Wyeksploatowane już jednostki

miały wkrótce podzielić los sprzedanej na złom Polonii, lecz coraz bardziej napięta sytuacja na arenie międzynarodowej spowodowała zmianę tych planów. W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. Kościuszkę i Pułaskiego pospiesznie ewakuowano z Polski do Wielkiej Brytanii¹⁶. Pozostałe gdyńskie liniowce znajdowały się wówczas na morzach, odbywając rutynowe rejsy.

W swoją ostatnią przedwojenną podróż z Gdyni do Nowego Jorku Batory wyruszył 24 sierpnia 1939 r. Wiadomość o agresji Niemiec na Polskę dotarła na pokład, gdy statek zbliżał się do wybrzeży Kanady. Podobnie jak większość jednostek polskiej floty handlowej, które wybuch wojny zastał poza granicami kraju, motorowiec miał wesprzeć wysiłek wojenny aliantów zachodnich. Po przyplłynięciu do Nowego Jorku przez kilkanaście dni oczekiwał w porcie na dalsze wytyczne, po czym został skierowany do Halifaxu, gdzie miał pozostać do czasu uregulowania swojej sytuacji prawnej¹⁷ i zawarcia przez armatora umowy czarterowej z rządem brytyjskim. Podczas przymusowego postoju statek przygotowywano już do nowych zadań. Pomalowano go w barwy ochronne, natomiast pokłady przebudowano, aby zwiększyć liczbę przewożonych osób¹⁸. Po przejściu pod dowództwo brytyjskie jednostkę wyposażono również w uzbrojenie. Batory miał od tej pory służyć jako transportowiec wojskowy.

W kolejnych latach statek uczestniczył m.in. w transporcie oddziałów walczących w kampanii norweskiej oraz w ewakuacji żołnierzy alianckich z Francji. Po wprowadzeniu dodatkowych modyfikacji latem 1942 r. wziął udział w operacjach desantowych w Afryce Północnej, na Sycylii oraz w południowej Francji. Batory pływał po Atlantyku w konwojach i w samotnych rejsach bez eskorty w okresie, gdy na oceanie trwały intensywne zmagania z niemiecką Kriegsmarine. O ryzyku towarzyszącym służbie jednostek floty handlowej podczas wojny mogą świadczyć losy innych polskich transatlantyków. W listopadzie 1939 r. prawdopodobnie po wplynięciu na minę morską zatonął Piłsudski, natomiast pół roku później Chrobry został zniszczony przez niemieckie samoloty. Batory miał znacznie więcej szczęścia. Nieraz udawało mu się wyjść bez szwanku z bezpośrednich ataków lotniczych i torpedowych. Szybko przylgnał do niego przydomek *lucky ship*¹⁹.

¹⁶ Polskie plany na wypadek wojny zakładały m.in. wycofanie jednostek floty handlowej z Bałtyku do portów państw sprzymierzonych lub neutralnych. Chodziło zarówno o ochronę statków przed zniszczeniem bądź przejęciem przez Niemców, jak również o wsparcie aliantów w walce z III Rzeszą. Statki handlowe mogące transportować żołnierzy, broń i zaopatrzenie nabierały w warunkach wojennych ogromnego znaczenia.

¹⁷ Do wybuchu II wojny światowej Polska nie zdążyła spłacić całej należności za budowę Batorego. Terminy wpłaty dwóch ostatnich rat kredytu przypadły na wrzesień i grudzień 1939 r. Obawiając się, że pogrążony w wojnie kraj nie będzie w stanie regulować swoich zobowiązań finansowych, właściciele włoskiej stoczni podjęli we wrześniu 1939 r. kroki prawne zmierzające do zajęcia transatlantyku na rzecz zabezpieczenia swoich wierzycieli. Po uregulowaniu przez GAL wrześniowej raty statek pozostał w polskich rękach. Spór ciągnął się jednak przez następne lata, aż do całkowitej spłaty należności w 1950 r. Por. G. Rogowski, *Pod polską banderą przez Atlantyk. M/s Piłsudski i m/s Batory*, Warszawa 2015, s. 244–245.

¹⁸ W swojej historii Batory był wielokrotnie przebudowywany. Niektóre z prac adaptacyjnych i modernizacyjnych wpłynęły niekorzystnie na wygląd wnętrza, będących dawniej wizytówką liniowca. Najwięcej zmian wprowadzono w okresie II wojny światowej, choć niezbyt dobrze wypadły także remonty przeprowadzone w latach pięćdziesiątych, podczas których część pomieszczeń na statku otrzymała wystrój bliższy estetyce socrealistycznej. Więcej na temat zmian wprowadzonych na Batorym w całym okresie służby zob. W. Koszela, *Architektura okrętu. Transatlantyk m/s Batory*, Oświęcim 2019.

¹⁹ *Lucky ship* (ang.) – szczęśliwy statek.

Podczas wojny Batory transportował nie tylko żołnierzy i sprzęt wojskowy. W sierpniu 1940 r. wypłynął w jeden ze swoich najdłuższych rejsów, przewożąc z Anglii do Australii kilkaset brytyjskich dzieci ewakuowanych z terenów zagrożonych niemieckimi bombardowaniami. Trzy lata później na statek trafili także polscy uchodźcy, którzy wraz z armią Andersa zdołali wydostać się z ZSRS. Przebywali na pokładzie kilka dni, podróżując między Bombajem a Karaczi – w drodze do kolejnego z obozów przejściowych.

Ostatnie wojenne miesiące Batory spędził w angielskiej stoczni, gdzie przechodził remont. Po ustaniu działań wojennych nadal pływał w czarterze, tym razem przewożąc powracających z wojny żołnierzy alianckich do ich ojczystych krajów²⁰. Po zakończeniu tej misji w 1946 r. został wraz z Sobieskim zwrócony Polsce, natomiast Kościuszkę i Pułaskiego Brytyjczycy odkupili²¹. Flota pasażerska GAL wzbogaciła się wkrótce o jeszcze jeden transatlantyk – SS Jagiełło. Wybudowany w 1939 r. w niemieckiej stoczni na zamówienie Turcji, po wybuchu wojny trafił ostatecznie do Kriegsmarine, gdzie służył jako SS Lüderitzbucht. Po kapitulacji III Rzeszy statek zajęła Wielka Brytania, a następnie przekazała go Związkowi Sowieckiemu. W 1947 r. został on sprzedany Polsce. Przemianowany na SS Jagiełło, pływał przez krótki czas na trasie z Genui do Hawany, po czym – z uwagi na nierentowność – został w 1949 r. zwrócony Rosjanom.

Z powrotem Batorego pod polską banderę wiązał się jeszcze długi remont w stoczni w Antwerpii, mający przywrócić jednostce pierwotną funkcję cywilnego statku pasażerskiego. Niektóre zmiany wprowadzone na statku podczas wojny okazały się jednak nieodwracalne. Dotyczyło to m.in. elementów wyposażenia i wystroju wnętrza. Cenniejsze rzeźby, obrazy czy meble zostały zabezpieczone i zdeponowane w magazynach już podczas pierwszych prac adaptacyjnych jesienią 1939 r. Natomiast część mebli i dekoracji pozostawionych na pokładzie uległa później zniszczeniu lub zaginęła. Na domiar złego w trakcie pobytu w belgijskiej stoczni na statku wybuchł groźny pożar, który strawił wiele kabin. Podjęte w następstwie tego prace renowacyjne spowodowały dalsze przeobrażenia wnętrza. Pomimo tego liniowiec zdołał odzyskać wiele ze swojego dawnego uroku.

Zmiany nie ominęły także załogi statku. Po zakończeniu wojny marynarzom floty handlowej towarzyszyły takie same rozterki, jak ich kolegom z Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, a także masom dipisów²² i uchodźców. Zmiany zachodzące w Polsce od 1944 r. budziły wśród nich uzasadnione obawy. Wielu marynarzy i członków personelu

²⁰ W okresie między lipcem 1945 r. a kwietniem 1946 r. Batory odbywał rejsy pod brytyjską banderą. Nowa umowa zawarta z GAL dopuszczała m.in. czarter statku bez załogi (tzw. *bareboat charter*). Brytyjczycy skorzystali z tego zapisu, spodziewając się protestu ze strony marynarzy po wycofaniu przez Londyn uznania dyplomatycznego dla Rządu RP na Uchodźstwie.

²¹ Wprowadzone przez władze komunistyczne ograniczenia w wyjazdach za granicę zmniejszyły zapotrzebowanie na organizację rejsów na linii nowojorskiej. W latach czterdziestych do obsługi tej trasy wykorzystywano tylko jeden transatlantyk. W tej sytuacji GAL skierował Sobieskiego na nową linię z Genui do Nowego Jorku. Zaostrzający się konflikt Stanów Zjednoczonych ze Związkiem Sowieckim spowodował jednak, że po trzech latach połączenie zostało zamknięte, a statek sprzedano. Przez następnych 20 lat pływał on pod banderą sowiecką jako wycieczkowiec o nazwie Gruzja. Z kolei Kościuszko i Pułaski zmienili nazwy na Empire Helford i Empire Penryn i służyły Brytyjczykom do 1949 r. Były wykorzystywane do transportu żołnierzy i dipisów, po czym zostały wycofane z eksploatacji i zezłomowane.

²² *Displaced persons* (ang.) – osoby przymusowo przemieszczone w ramach polityki realizowanej przez III Rzeszę, które w chwili zakończenia II wojny światowej w Europie przebywały poza granicami swoich ojczystych krajów. Do tej grupy, liczącej ponad 11 mln osób, zaliczali się m.in. byli robotnicy przymusowi i więźniowie obozów koncentracyjnych.

hotelowego Batorego zdecydowało się wówczas na emigrację. Do stoczni w Antwerpii statek przyплыł już z niepełną, zaledwie kilkudziesięciosobową załogą. Dopiero w trakcie remontu dołączyła do nich liczna grupa marynarzy oddelegowanych z Polski. Wraz z nimi pojawiły się także nowe porządki, zaprowadzone przez utworzoną na statku komórkę Polskiej Partii Robotniczej²³.

W kwietniu 1947 r. transatlantyk mógł już wypłynąć z Belgii²⁴ w pierwszy po wojnie regularny rejs do Stanów Zjednoczonych. Inaczej niż w latach trzydziestych trasa miała odtąd prowadzić z Gdyni przez Kopenhagę i Southampton do Nowego Jorku. Wznowienie połączenia przypało na okres narastających w Stanach Zjednoczonych nastrojów antykomunistycznych i obaw przed Związkiem Sowieckim. W zimnowojennej rzeczywistości Batory zaczął być wkrótce traktowany nieufnie. W niemalym stopniu przyczyniła się do tego także działalność pokładowej komórki PPR, której członkowie wykorzystywali postój w nowojorskim porcie do szerzenia wśród Polonii propagandy stalinowskiej. Pojawiały się również podejrzenia, że załoga statku pomaga komunistycznym agentom w nielegalnym przekraczaniu granic USA. Głośnym echem odbił się zwłaszcza przypadek Gerhardta Eislera, działacza lewicowego, który w 1949 r. z obawy przed groźącym mu więzieniem uciekł ze Stanów Zjednoczonych na pokładzie Batorego. Takie zdarzenia musiały w końcu wywołać reakcję władz amerykańskich. Członków załogi stopniowo obejmowano zakazem schodzenia na ląd i przeprowadzano drobiazgowo kontrole pasażerów, by ostatecznie uniemożliwić Batoremu dalszego korzystania z przystani w Nowym Jorku. Represje dotknęły też pracowników GAL w Stanach Zjednoczonych. Dyrektor oddziału polskich linii został umieszczony w ośrodku na Ellis Island, natomiast jego zastępcę deportowano. Szykany doprowadziły ostatecznie do zamknięcia połączenia z Ameryką w kwietniu 1951 r.

Po rezygnacji z rejsów do Nowego Jorku Polskie Linie Oceaniczne (PLO)²⁵ uruchomiły połączenie na trasie Gdynia–Southampton–Gibraltar–Port Said–Suez–Aden–Karaczi–Bombaj. O wyborze tego egzotycznego kierunku zdecydowały względy natury politycznej. Ze strony Indii dystansujących się od konfliktu zimnowojennego nie groziły polskiej jednostce żadne komplikacje. Władze w Warszawie liczyły również na pogłębienie współpracy gospodarczej między obydwojma krajami. Problemem było natomiast znikome zainteresowanie Polaków podróżami do Azji Południowej, dlatego od początku liczono przede wszystkim na pasażerów z Wielkiej Brytanii.

Batory rozpoczynał służbę na linii indyjskiej w okresie, gdy stalinizm w Polsce osiągał swoje apogeum. Choć większość tego czasu statek spędzał na dalekich rejsach, nie był zupełnie oderwany od panującej w kraju rzeczywistości politycznej. Komórka partyjna ingerowała coraz silniej w życie na liniowcu, a członkowie załogi i pasażerowie byli poddawani inwigilacji. Czarne chmury zbierały się też nad kapitanem Janem Cwiklińskim²⁶, który – spodziewając się aresztowania z powodów politycznych – zbiegł ze

²³ G. Rogowski, *Pod polską banderą...*, s. 313–314. Por. też B. Aksamit, *Stalinowcy na „Batorym”*, „Gazeta Wyborcza”, 15 VI 2015 (dodatek „Ale Historia”).

²⁴ Z uwagi na opóźnienie spowodowane przedłużającym się pobytem w stoczni Batory w powojenny rejs inauguracyjny do Nowego Jorku wypłynął bez uprzedniego zawijania do Gdyni i Kopenhagi. Pierwsi pasażerowie wsiadli na pokład dopiero w Southampton.

²⁵ Zob. przyp. 3.

²⁶ Jan Cwikliński (1901–1976) – kapitan żeglugi wielkiej. Weteran walk w obronie Lwowa w 1918 r. oraz wojny polsko-bolszewickiej. Po ukończeniu Szkoły Morskiej w Tczewie służył w Polskiej Marynarce Handlowej, pływając na statkach Polbrytu. Podczas II wojny światowej przebywał w Holandii. W la-

statku podczas remontu jednostki w stoczni w Southampton w 1953 r. W tych trudnych latach pojawiały się czasem także pozytywne zmiany, jak choćby ponowne wprowadzenie rejsów wycieczkowych do oferty. Organizowane głównie z myślą o turystach zagranicznych, miały nieco poprawić bilans, ponieważ na linii indyjskiej Batory nie był w stanie wypracować zysków.

Nierentowne połączenie z Bombajem zostało ostatecznie skasowane w 1957 r., a statek powrócił na znacznie bardziej opłacalną trasę transatlantycką. Wobec niejednoznacznego stanowiska władz USA docelowym portem wznowionego połączenia został tym razem nie Nowy Jork, lecz Montreal. Dopiero osiem lat później – dzięki staraniom Polonii amerykańskiej – liniowiec otrzymał w końcu zezwolenie na zawijanie do portów w Stanach Zjednoczonych, z czego okazjonalnie korzystał.



Stefan Batory, widokówka z 1973 r. Fot. Zbigniew Raplewski. AIPN, 3960/14

Rejsy na linii kanadyjskiej przypadły na ostatni już okres służby Batorego. Pomimo dobrego stanu technicznego statek był coraz starszy i jego czas nieuchronnie dobiegał końca. Bezwrotnie mijała także era transatlantyków, które ustępowały miejsca samolotom pasażerskim²⁷. Pomimo zachodzących zmian polskie władze zdecydowały się

tach 1946–1953 był kapitanem Batorego. W 1953 r. wystąpił o azyl w Wielkiej Brytanii, po czym wyemigrował do Stanów Zjednoczonych.

²⁷ Regularne połączenia lotnicze z Europy do Ameryki zaczęto organizować jeszcze w okresie międzywojennym. W latach 1931–1937 nad Atlantykiem latały niemieckie sterowce Graf Zeppelin i Hindenburg, przewożąc pasażerów z Niemiec do Stanów Zjednoczonych i Brazylii, natomiast w czerwcu 1939 r. linie Pan Am uruchomiły trasę z USA do Francji. Przed II wojną światową cywilny transport lotniczy rozwinął się także w Polsce. Podobnie jak w wielu innych krajach, początki tej branży wiązały się z działalnością niewielkich prywatnych przedsiębiorstw lotniczych. Tworzyły one sieć połączeń z Warszawy do największych polskich miast, m.in. Poznania, Lwowa i Krakowa, oferując z czasem loty również do pobliskich państw – Austrii i Czechosłowacji czy do Wolnego Miasta Gdańska. W grudniu 1928 r. prywatne linie lotnicze zostały znacjonalizowane, stając się podstawą nowo utworzonych Linii Lotniczych LOT

jednak zachować stałe połączenie morskie z Ameryką i od końca lat pięćdziesiątych rozważały zastąpienie wysłużonego motorowca nowszą jednostką. W 1968 r. odkupiono od holenderskiego armatora Holland America Line kilkunastoletni transatlantyk TSS Maasdam (IV), który po przebudowie w stoczni w Gdańsku wszedł do służby w kwietniu 1969 r. pod nazwą TSS Stefan Batory. Początkowo planowano, że liniowiec będzie służył jedynie przez kilka lat, do czasu wybudowania lub zakupu zupełnie nowej jednostki. Rzeczywistość okazała się zupełnie inna. Stefan Batory pływał aż do 1988 r., a w chwili wycofania ze służby był ostatnim statkiem pasażerskim utrzymującym stałe połączenie między Europą a Ameryką Północną. Jego poprzednik – Batory – pływał w rejsach liniowych do Montrealu do grudnia 1968 r. W następnych miesiącach odbył jeszcze szereg wycieczek turystycznych, po czym 21 maja 1969 r. zacumował na stałe w Gdyni. Przez kolejne dwa lata był wykorzystywany jako hotel i restauracja, jednak w obliczu rosnących kosztów utrzymania zdecydowano się sprzedać jednostkę na złom. Pod koniec marca 1971 r. statek wyruszył w drogę do stoczni złomowej w Hongkongu. Drugiego czerwca tego roku na osadzonym na stoczniowym brzegu Batorym opuszczono polską banderę, kończąc tym samym trzydziestopięcioletnią historię statku. Złożyły się na nią 222 rejsy oceaniczne oraz 75 rejsów wycieczkowych, w których uczestniczyło łącznie około 300 tys. pasażerów. Ponadto podczas 59 wojennych rejsów statek przewoził około 120 tys. żołnierzy²⁸.

Helena Deskur

W historii polskiej marynarki handlowej Batory zajmuje wyjątkowe miejsce. Był wizytówką polskiej kultury i jednym z symboli wytrwałej służby u boku aliantów. W siermiężnych czasach komunizmu pozostawał żywą pamiątką II RP, dając też poczucie niedostępnego na co dzień luksusu. Dla tysięcy pasażerów, którzy na pokładzie Batorego opuszczali Polskę na zawsze, liniowiec oznaczał również rozstanie i początek nowego życia na obczyźnie. Rola, jaką przez lata odgrywał statek, przysparzała mu sporą popularność. Często gościł na łamach prasy, pojawiał się również we wspomnieniach członków załogi i pasażerów. Swoje wrażenia z podróży transatlantykiem zanotowała m.in. Helena Ostromięcka z domu Deskur (1913–2000), pochodząca z Warszawy historyk nauki, tłumaczka i autorka tekstów dla dzieci. W 1936 r. dwudziestodwuletnia wówczas pasażerka spędziła na pokładzie Batorego trzy tygodnie, uczestnicząc w rejsie inauguracyjnym z Triestu do Gdyni. Bilet na statek był nagrodą za ukończenie studiów²⁹, подарowaną przez krewnego – ks. Stanisława Wołowskiego, który również

Sp. z o.o. Polski przewoźnik rozbudował następnie flotę o nowoczesne samoloty, co pozwoliło na organizację połączeń na dłuższych trasach międzynarodowych. Oprócz dotychczasowych kierunków samoloty LOT zaczęły wówczas latać m.in. do Danii, Finlandii, Grecji, Jugosławii, Libanu, Palestyny, Rumunii i Włoch. II wojna światowa przyniosła dalszy rozwój techniki lotniczej, co wpłynęło również na kształt powojennego lotnictwa cywilnego. Większe samoloty mogły od tej pory pokonywać dłuższe trasy w znacznie krótszym czasie. Doprowadziło to z czasem do upowszechnienia komunikacji lotniczej kosztem pasażerskiej żeglugi morskiej. W latach 1972–1973 Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły stałe połączenia z Warszawy do Montrealu i Nowego Jorku, tradycyjnych portów docelowych polskich transatlantyków.

²⁸ G. Rogowski, *Pod polską banderą...*, s. 445. Por. też M. Twardowski, *Polska wizytówka Batory*, „Morza, Statki i Okręty” 1999, nr 2, s. 65–75.

²⁹ Po zdaniu matury w Państwowym Gimnazjum Żeńskim im. Królowej Jadwigi Helena Deskur zapisała się w 1931 r. na Wydział Polityczny Szkoły Nauk Politycznych w Warszawie, zamierzając

uczestniczył w wycieczce. Według rodzinnych przekazów rejs transatlantyką okazał się dla Heleny najciekawszą ze wszystkich podróży, wspomnianą później przez długie lata.

Po powrocie z rejsu Helena Deskur rozpoczęła praktykę w Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych, którą podjęła po odrzuceniu oferty pracy w Poselstwie RP w Bernie. Niechęć do wyjazdu z kraju mogła wynikać z łączącej ją wówczas bliskiej relacji z Mirosławem Ostromęckim³⁰, z którym w niedalekiej przyszłości miała założyć rodzinę. Plany życiowe pokrzyżował jednak wybuch II wojny światowej. We wrześniu 1939 r. Helena służyła jako sanitariuszka w Szpitalu Ujazdowskim. Po zakończeniu walk, mimo wezwań ze strony władz niemieckich, nie wróciła do pracy w Lasach Państwowych. Początkowo zatrudniła się jako kasjerka w sklepie, później pomagała Mirosławowi Ostromęckiemu prowadzić komis. Przedsiębiorstwo było źródłem utrzymania w ciężkich latach okupacyjnych, a jednocześnie służyło celom konspiracyjnym³¹. Już od pierwszych tygodni wojny Ostromęcki był bowiem głęboko zaangażowany w działalność podziemną obozu narodowego.



Helena Deskur, około 1933 r.
AIPN, 4003/24

W grudniu 1940 r. Helena i Mirosław wzięli ślub w kościele św. Aleksandra w Warszawie. O obawach towarzyszących tej uroczystości napisał po latach ich syn – Andrzej Ostromęcki: „Warunki były konspiracyjne, nie wiedzieli, czy wszystkich z kościoła nie wygarnie Gestapo”³². Niemcy wpadli na trop Mirosława dopiero kilkanaście miesięcy później. Od 1942 r. był już intensywnie poszukiwany przez funkcjonariuszy Gestapo, którzy zdołali ustalić adres jego firmy komisowej i miejsca zamieszkania członków rodziny³³. Dla młodych małżonków oznaczało to początek życia w ukryciu. „Musieliśmy przejść do pełnej konspiracji – wspominał Mirosław Ostromęcki – zmienić nazwisko, zamieszkanie, zerwać kontakty prywatne. W listopadzie 1942 r. urodził się syn, a w lipcu 1944 [r.] – córka. Życie pod obcym nazwiskiem komplikowało się nieraz dramatycznie”³⁴.

podjąć w przyszłości pracę w służbie dyplomatycznej. W 1934 r. zdała egzamin dyplomowy, przedstawiając pracę „Polska na Kongresie Wersalskim 1919 r.”, przygotowaną pod kierunkiem prof. Henryka Mościckiego.

³⁰ Mirosław Ostromęcki (1914–2000) – inżynier, działacz społeczny, oficer Wojska Polskiego. W czasie II wojny światowej należał do Organizacji Wojskowej Związek Jaszczurczy, Narodowych Sił Zbrojnych, Organizacji Polskiej i Armii Krajowej. W okresie powojennym był członkiem podziemia niepodległościowego. W latach 1945–1955 więzień polityczny.

³¹ M. Ostromęcki, *Rys biograficzny – Fil[ister] Mirosław Ostromęcki*, „Biuletyn Arkoński” 2001, nr 37, http://arkonia.pl/Czytelnia/Biuletyn_Arkoński/Nr_37#5 (dostęp 19 IX 2022 r.).

³² A. Ostromęcki, *Życie matki*, „Biuletyn Arkoński” 2002, nr 40, http://arkonia.pl/Czytelnia/Biuletyn_Arkoński/Nr_40 (dostęp 19 IX 2022 r.).

³³ Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie (dalej AIPN), 4003/1, Archiwum rodzinne Heleny i Mirosława Ostromęckich, *Życiorys Mirosława Ostromęckiego*, s. 1.

³⁴ M. Ostromęcki, *Rys biograficzny...*

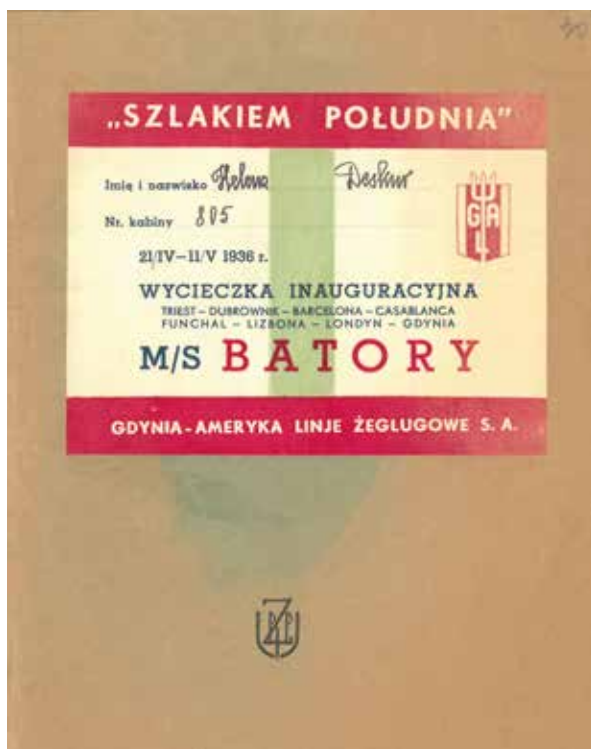
W tym trudnym położeniu – stale zagrożeni aresztowaniem – znajdowali się aż do wybuchu powstania warszawskiego.

Rozpoczęcie walk w stolicy zaskoczyło Ostromęckich i rozdzieliło na kilka miesięcy. Na początku sierpnia Helena wraz z dwojgiem małych dzieci została umieszczona przez Niemców w punkcie zbiorowym utworzonym na tzw. Zieleniaku. Zwolnieni wkrótce w większej grupie kobiet i dzieci, schronili się u zaprzyjaźnionych właścicieli majątku Szeligi pod Warszawą. W tym czasie Mirosław, utraciwszy kontakt ze swoją macierzystą formacją zbrojną, wstąpił w szeregi Armii Krajowej, biorąc czynny udział w powstaniu. Stał się również na czele zespołu redakcyjnego pisma „Szaniec”. Po kapitulacji wyostał się z Warszawy z ludnością cywilną. Odnalazł żonę i dzieci, po czym ponownie włączył się w nurt konspiracyjny. Został mianowany inspektorem Komendy Głównej Narodowych Sił Zbrojnych na Obszar Wschód. Wiosną i latem 1945 r. przeprowadził na podległym terenie szereg inspekcji, rozwiązał na rozkaz przełożonych większe oddziały partyzanckie i ewakuował na Ziemię Odzyskane zdekonspirowanych działaczy podziemia. W październiku 1945 r. został aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa.

Wkrótce po zatrzymaniu męża Helena wraz z dziećmi i matką zamieszkała we Wrocławiu. Znalazła zatrudnienie jako pracownik biurowy, a do skromnej pensji dorabiała pisaniem artykułów do prasy regionalnej. Nieustannie interweniowała w sprawie uwięzionego męża, który po rocznym śledztwie został oskarżony o działalność w NSZ w okresie powojennym i skazany na karę śmierci. „Moje życie, a przez to i pozostałych skazanych na karę śmierci, uratowała moja Żona – oceniał po latach Mirosław Ostromęcki. – Mimo bardzo ciężkich warunków, w których znalazła się we Wrocławiu, rozwinęła szerokie działania interwencyjne w Warszawie, Krakowie i Lublinie. Wyjednała pismo kardynała Sapiehy do Bieruta z usilną prośbą o ułaskawienie. Na prośbę mojej Żony pismo interwencyjne wystosował również Tuwim, a wiceprzewodniczący KRN Szwalbe wyperswadował Bierutowi niestosowność odmowy prośbie Kardynała. Wg informacji mojego adwokata Bierut pierwotnie odmówił ułaskawienia, co następnie zostało wytarte na dokumencie. Ostatecznie podpisał ułaskawienie. W piśmie do kardynała Sapiehy Bierut pisał, że uczynił to wbrew jednomyślnej opinii Najwyższego Sądu Wojskowego”³⁵. Wyrok śmierci został ostatecznie zamieniony na karę wieloletniego więzienia. Mirosław Ostromęcki odzyskał wolność dopiero w 1955 r.

Kilka miesięcy po jego powrocie do domu Helena Ostromęcka otrzymała pracę w Polskiej Akademii Nauk. Początkowo pracowała w Komisji Antropometrii oraz w Instytucie Fizyki, by po kilku latach rozpocząć samodzielne badania naukowe w Zakładzie Historii Nauki i Techniki. Specjalizowała się w historii medycyny. Na podstawie rozprawy *Najstarsze szpitale – przytulki Wrocławia i ich rola społeczno-gospodarcza* otrzymała stopień doktora nauk humanistycznych. Około 1970 r. Ostromęccy powrócili do rodzinnej Warszawy. Helena kontynuowała swoją pracę w PAN aż do czasu przejścia na emeryturę. Z kolei Mirosław kierował zakładami produkującymi aparaturę elektroniczną, należącymi do Zjednoczonych Zespołów Gospodarczych INCO. W późniejszym okresie był również związany zawodowo z zakładem „UNIPAN”, Thompson – International oraz z Polskim Komitetem Normalizacyjnym. Po przemia-

³⁵ *Ibidem*.



**Zeszyt z zapiskami Heleny Deskur z rejsu Batorym w 1936 r. (okładka).
AIPN, 4003/35**

nach politycznych 1989 r. włączył się w działalność środowisk kombatanckich. Helena i Mirosław Ostromęccy zmarli w 2000 r.

Małżeństwo Ostromęckich pozostawiło po sobie liczne archiwalia, przechowywane następnie przez ich syna – Andrzeja. Większość tych materiałów została w 2019 r. przekazana do zasobu Archiwum IPN, natomiast pozostała część znajduje się w prywatnych rękach. Przekazane do Instytutu archiwalia (IPN BU 4003) obejmują m.in. dokumenty osobiste, życiorysy, materiały związane ze służbą wojskową, pracą zawodową i naukową, twórczością literacką oraz korespondencją, w tym listy Mirosława pisane podczas pobytu w więzieniu. Zachowały się także dokumenty związane z procesem sądowym oraz późniejszymi staraniami o rehabilitację i odszkodowanie za uwięzienie.

Zapiski z rejsu

Jednym z ciekawszych dokumentów w archiwum Ostromęckich jest zeszyt z notatkami Heleny z rejsu inauguracyjnego Batorym. Na 42 stronach rękopisu została zrelacjonowana pierwsza część wyprawy, odbywająca się między 19 a 29 kwietnia 1936 r. Zapiski obejmują podróż koleją z Polski – przez Czechosłowację i Austrię – do Włoch oraz rejs statkiem na trasie Triest–Dubrownik–Barcelona–Casablanca. Tekst kończy

się opisem Fezu, który uczestnicy rejsu zwiedzali w trakcie wycieczki autokarowej po Maroku, zorganizowanej podczas trzydniowego postoju Batorego w Casablance. Początkowe partie rękopisu powstawały na bieżąco i mają charakter dziennika z podróży. W kolejnych fragmentach pojawiają się natomiast sformułowania wskazujące, że zapiski były najprawdopodobniej kontynuowane lub uzupełniane już po powrocie do Polski. Podczas edycji nie dokonywano żadnych skrótów, opracowując cały zachowany tekst rękopisu. Uwspółcześiono natomiast interpunkcję, ortografię i sposób zapisu wyrazów obcojęzycznych. Ze względu na licznie występujące w oryginale skreślenia i nadpisanie przypisami tekstowymi oznaczono jedynie ważniejsze poprawki wprowadzone przez autorkę. Zmiany związane z korektą ewidentnych pomyłek pozostawiono natomiast bez komentarzy odredakcyjnych, starając się w ten sposób nie ograniczać czytelności tekstu.

W swoim opisie podróży Helena Deskur dużo uwagi poświęciła współpasażerom oraz realiom życia na pokładzie statku. Częściej jednak odnajdziemy w jej notatkach obrazy miejsc widzianych w trakcie wędrówek w głąb łądu. Pierwsze spotkanie z odmiennym krajobrazem południa Europy, a zwłaszcza z egzotyką Afryki Północnej, stało się dla niej okazją do konfrontacji z dotychczasowymi wyobrażeniami wyniesionymi z lektur i dzieł sztuki. Obdarzona talentem literackim autorka³⁶ stworzyła sugestywny obraz śródziemnomorskich miast, architektury i przyrody, sporadycznie tylko odnosząc się do świata polityki, który w tamtym okresie coraz głośniej o sobie przypominał. Spojrzenie skupione na powszednich detalach powoduje, że tekst może być obecnie odczytywany nie tylko jako źródło do dziejów polskiej turystyki morskiej, ale też życia codziennego inteligencji II RP, dające wgląd w obyczajowość i mentalność tej warstwy społecznej.

Pośród kilkuset uczestników pierwszego rejsu Batorego znalazło się wielu kronikarzy, którzy opisali podróż z perspektywy pasażera. Oprócz felietonów przygotowywanych przez Melchiora Wańkowicza dla Polskiego Radia i reportażu, który napisał później dla miesięcznika „Morze”³⁷, należy przynajmniej wymienić poświęcone Batoremu fragmenty wspomnień Arkadego Fiedlera³⁸, Moniki Żeromskiej³⁹, Wojciecha Kossaka⁴⁰ czy reportaż Izy Bell⁴¹. Uzupełnieniem tych relacji niech będzie również rękopis Heleny Deskur, dokumentujący pierwsze dni służby legendarnego transatlantyku oraz pozwalający nam jednocześnie przyjrzeć się z bliska Europie i Afryce w takim kształcie, który niebawem miał ulec znacznym przeobrażeniom.

³⁶ Podczas studiów Helena Deskur utrzymywała się m.in. z pisania tekstów literackich do kilku czasopism, w tym do poczytnego „Kurierza Warszawskiego”.

³⁷ M. Wańkowicz, *M/S „Batory”*, „Morze” 1936, nr 6.

³⁸ A. Fiedler, *Wiek męski...*, s. 185–194.

³⁹ M. Żeromska, *Wspomnienia*, Warszawa 1996, s. 222–236.

⁴⁰ W. Kossak, *Wspomnienia...*, s. 347–357.

⁴¹ I. Bell, *Moja podróż. Szlakiem południa*, Warszawa 1937. Iza Bell, właśc. Izabela Stachowicz (1897–1969) – pisarka, publicystka i historyk sztuki. W dwudziestoleciu międzywojennym była blisko związana z warszawskimi kręgami artystycznymi i literackimi. Przez szereg lat mieszkała za granicą, najdłużej w Paryżu, gdzie była aktywna w środowisku polskich twórców. Podczas II wojny światowej przebywała w gettach w Warszawie i Otwocku, następnie ukrywała się pod przybrany nazwiskiem. W latach 1944–1945 służyła w Wojsku Polskim i Milicji Obywatelskiej, zajmując się m.in. poszukiwaniem dzieł sztuki zrabowanych przez Niemców. W późniejszym okresie organizowała wystawy, tworzyła słuchowiska dla Polskiego Radia, pracowała też w Muzeum Narodowym w Warszawie. Od 1957 r. zajmowała się wyłącznie twórczością literacką, opartą głównie na wątkach autobiograficznych.

Szlakiem Południa.

Wyjazd z Warszawy.

19-IV-1936r. Bardzo smutno wyjeżdżać, zwłaszcza o 11³⁰
w nocny. Na chorości Alok. Jednie p. Mieszaniska-Well
mam nadzieję, że ją poznam.

Katorice

Na stacji багаżam. Spotykam p. Marysie Broczyńska,
skoronnym do pp. Dąbglów. Na chorości nie ma nas oświadc
i przekłada w sleepingu nielinnym: p. Hanna Tarkowska
(Wrocław), p. Grabowska (Pomorie), p. Fryczkiewicz (Kochan
z Warszawy).

Granny w bridge'a w różnych kombinacjach. Smieszne
są "holeyki jedzeniowe" do wagonu restauracyjnego. Jemy
na 2 umiamy i "ogonek" uchodzący cięgnie się przez
lille wagonów.

Wielokrotnie krajotwawo wzięte molna. Na granny
robi nam nieco ryłku. Amstje endosne, taka
jakaś pligranowa i zielona. Małe gozy, małe, różno
kmitnace drobne, małe i budynecki stacyjne z wielo

Zapiski Heleny Deskur z rejsu Batorym w 1936 r. (pierwsza strona).
AIPN, 4003/35

TEKST ŹRÓDŁA

1936 kwiecień 19–29 – Notatki Heleny Deskur z wycieczki inauguracyjnej statkiem *Batory*, opisujące podróż koleją z Warszawy do Triestu oraz rejs na trasie Triest–Casablanca

Szlakiem Południa

Wyjazd z Warszawy

19 IV 1936 r. Bardzo smutno wyjeżdżać, zwłaszcza o 11.30 w nocy. Na dworcu tłok. Jedzie p. Kiewnarska – Well¹ – mam nadzieję, że ją poznam.

Katowice

Na stacji bałagan. Spotykam p. Krysię Sroczyńską², dzwoniemy do pp. Danglów. Na dworcu żegna nas orkiestra. W przedziale w *sleepingu* siedzimy: p. Hanka Tarlińska (Kraków)³, p. Grabowska (Pomorze)⁴, p. Tyzenhauz (ładna Żydówka z Warszawy)⁵.

Gramy w brydża w różnych kombinacjach. Śmieszne są „kolejki jedzeniowe” do wagonu restauracyjnego. Jemy na dwie zmiany i „ogonek” czekających ciągnie się przez kilka wagonów.

Czechosłowacja krajobrazowo wściekle nudna. Na granicy robią nam nieco szykan. Austria cudowna, taka jakaś filigranowa i zielona. Małe góry, małe, różowo kwitnące drzewka, malutkie budyneczki stacyjne z zielono malowanymi drzwiami, oknami i ganeczkami. W Wiedniu otwarty śliczny salon recepcyjny, z daleka widzimy Prater⁶, jakieś przeogromne koła diabelskie, karuzele. Orkiestra na dworcu gra hymny, potem wiedeńskie walce, naturalnie *Nad [pięknym] modrym Dunajem*. Zresztą Dunaj wcale nie jest modry. Przejeżdżamy go o zmroku, a potem p. Hanka, jej kuzyn i ja pchamy się do wagonu restauracyjnego. Bardzo śmieszne jest czekanie w kolejce. Wszyscy się przeraźliwie pchają. Śpiąca jestem szalenie. Nie możemy się doczekać Semmeringu⁷, jest ciemno, idziemy spać, jest zabawnie, wesoło i miło. P. Tyzenhauz na moją wzmiankę o Cejlonie pyta, czy my tamtędy nie jedziemy? P. Grabowska od razu śpi, wpakowała się bestia na górną półkę i biedna p. Hanka śpi na dole. Rano przelatujemy przez jakieś tuneliki co parę sekund. Włochy są mgliste i pada lekki deszcz. Niemniej mało obrośnięte skały i stacje, obrośnięte glicyniami są wcale... wcale.

¹ Jadwiga Kiewnarska (1901–1938) – pisarka i dziennikarka, publikująca pod pseudonimem Well.

² Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Krystyna Sroczyńska – magister filozofii z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

³ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Anna Tarlińska – absolwentka uniwersytetu z Krakowa. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁴ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Janina Grabowska z majątku Ruda. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁵ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Ewa Dyzenhauz z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁶ Wiener Prater – duży park w Wiedniu, na którego terenie znajduje się m.in. popularny lunapark. Początkowo Prater stanowił zamknięty obszar leśny należący do Habsburgów, w 1766 r. został udostępniony do użytku publicznego.

⁷ Semmering – przełęcz w Alpach, przez którą przebiega przeszło czterdziestokilometrowy, malowniczy odcinek linii kolejowej.

Niedaleko Triestu pojawia się morze. Jedziemy tuż nad nim, na nasypie podniesionym o kilka metrów. Z drugiej strony mamy skały. Woda jest ciemnogrnatowa i spokojna. W oddali widać Batorego.

Triest

Na wstępie – deszcz. Pod parasolami udajemy się do hotelu (w pociągu śniadanie było o dziesięć wagonów dalej), potem bierzemy samochód (stryj⁸, pp. Grabowscy⁹, p. Hanka, „kuzyn” i ja) i jedziemy do Miramare¹⁰. Szosa jest przeraźliwie gładka i leży tuż nad morzem, które nawet nie ma pretensji – w tej chwili – do „błękitu”. Ogród i zamek leżą na wysuniętym w morze cyplu. Wjeżdżamy do parku, gdzie są ładne aleje między lasem pini, a kwiatów prawie że nie widać. Dopiero bliżej zamku, idąc już piechotą, znajdujemy nieco glicynii, wspaniałe irysy i monstrealnej wielkości prześliczne, aksamitne bratki. Nad samym morzem zwisa między piniami rodzaj ogromnego balkonu i ustawiona na nim bateria brązowych armat z XVII w. ma bronić przed najazdem piratów. Stąd też roztacza się ładny widok na umieszczony na drugim cyplu zamek, który jest, niestety, *chiuso*¹¹, bo mieszka w nim stryj króla. Wracamy do miasta i oglądamy m.in. celę, a właściwie dwie cele, Włocha¹², który zrobił zamach na Franciszka Józefa. Jedna z nich to ciemna komórka, długości i szerokości trzech kroków; druga ma zakratowane okno, wychodzące na rodzaj płytkiej studni pod filarami. Tam więzień był wypuszczany na godzinę czy dwie dziennie. Zrobiono tam jego portret z fotografii, wiszą jakieś pamiątki. Pomnik w specjalnym hallu potężny i symboliczny, ale niezrozumiały.

Wysoko nad miastem wznosi się dawna forteca¹³, na której biejeje kilkumetrowy napis *Duce*¹⁴. Obok fortecy odkopane szczątki forum triesteńskiego: ułamki kolumn i podstaw, ustawione na wyłożonej płytami ziemi¹⁵. Obok stary kościół, niestety zamknięty¹⁶.

⁸ Stanisław Wołowski (1866–1952) – duchowny rzymskokatolicki, wujek Heleny Deskur.

⁹ Janina Grabowska podróżowała w towarzystwie Józefa Grabowskiego.

¹⁰ Zamek Miramare – wybudowany w XIX w. dla austriackiego arcyksięcia Ferdynanda Maksymiliana (1832–1867), późniejszego cesarza Meksyku. Do czasów I wojny światowej zamek pozostawał w rękach Habsburgów, następnie został przejęty przez Włochy. Na początku lat trzydziestych XX w. na zamku zamieszkał książę Amadeusz z Aosty, członek włoskiej rodziny królewskiej.

¹¹ *Chiuso* (wł.) – zamknięte.

¹² Guglielmo Oberdan, właśc. Wilhelm Oberdank (1858–1882) – słoweński działacz polityczny związany z włoskim ruchem irredentystycznym. Dążąc do odłączenia rodzinnego Triestu od Austro-Węgier, chciał dokonać zabójstwa cesarza Franciszka Józefa. Aresztowany w 1882 r. podczas przygotowań do zamachu, został skazany za zdradę stanu i stracony. Po przyłączeniu Triestu do Włoch po I wojnie światowej dawne koszary austro-węgierskie, w których więziono Oberdana, zostały zburzone. Zachowano jedynie oryginalne cele, które z czasem zostały wkomponowane w gmach Domu Kombatanta, gdzie obecnie mieści się Muzeum Odrodzenia Narodowego i Sanktuarium Oberdana.

¹³ Zamek Świętego Justusa w Trieście – wybudowany w XV w. przez Habsburgów w celu zabezpieczenia ich władzy w Trieście. Rozbudowywany następnie i wzmacniany pełnił funkcję twierdzy. Po włączeniu Triestu do Włoch w 1918 r. zamek przeszedł w ręce armii włoskiej, a w latach trzydziestych XX w. został przekazany władzom samorządowym.

¹⁴ *Duce* (wł.) – wódz; tytuł używany przez Benita Mussoliniego od wczesnych lat dwudziestych. Początkowo miał charakter nieformalny, następnie został wprowadzony oficjalnie w brzmieniu *Duce del Fascismo* (wódz faszystów).

¹⁵ W latach trzydziestych XX w. u podnóża Zamku Świętego Justusa prowadzono prace archeologiczne, odsłaniając pozostałości osadnictwa z czasów rzymskich, w tym szczątki świątyn i forum.

¹⁶ Katedra Świętego Justusa Męczennika w Trieście – kościół powstały w XIV w. z połączenia istniejących wówczas dwóch odrębnych świątyn – kościoła Najświętszej Marii Panny i kościoła Świętego Justusa.

Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie pomarańcze, które, po jakimś lichu, stryj zabrał i ja je taszcze, a nikt na nie nie ma ochoty.

W ogromnym morskim dworcu wypisujemy ostatnie kartki pożegnalne, dostajemy jakieś przepustki. Przy wyjściu Orbis¹⁷ i Cook¹⁸ ofiarowują nam (paniom) kwiaty z życzeniami wesołej podróży. Prosto z drzwi wchodzi się na pomost i po kilkunastu krokach dostaje się na statek, wyglądający przepysznie: lśniący, biały. Maszeruję sama, bo wszyscy się pogubili. Przy wejściu na pokład jakieś ważne figury, ale czy sam kapitan (chyba raczej nie), czy steward, ^atego nie wiem^a, wita wchodzących. Z miejsca się gubię, ale jakoś docieram do mojej kabiny: jest na pokładzie B. Mojej towarzyszki jeszcze nie ma, ale rzeczy już są. Przebieram się w kostium, nieco się uprzednio umywszy, i wyłażę znowu. Zapominam numeru kabiny stryja i z wielkiego strachu tak tracę głowę, że nie zaglądam do spisu pasażerów, a łapię jakiegoś „porucznika”, wysoce zresztą interesującego. Mój „stryjowy kłopot” bawi go bardzo. Gdy wreszcie odnajduję obu księży, dowiaduję się, że sprawa przeniesienia mnie do sali A [jest] już załatwiona, a o Krysi na razie nie ma mowy. *Okay*¹⁹.

Plączemy się wszyscy bezradnie. Wreszcie orkiestra zaczyna grać przed dworcem. Krysini i nie-krysini konsule zostają na pomoście i powiewają, czym kto może. U nas, na nieprzytulnym pokładzie, odpowiadają im ręce, chustki i czapki. Ruszamy!

Pierwszy *lunch*²⁰. Przy naszym stole siedzi ładna, demoniczna blondynka, p. Stokowska²¹ – cudem pamiętam z listy, że to malarka, i mówię jej uprzejme wyrazy, które przyjmuje z niewyraźną miną. Wesoła i sympatyczna, oryginalna jako typ. Po *lunchu* wyszliśmy szukać Krysi i na jakiejś „wysoko położonej” werandzie znalazłyśmy Kossaka. Na nasz widok zapytał swego towarzysza: „Kto jest ta pani?!”. Ale która?

Pierwszy obiad przechodzi bez wrażenia. Nie wiem, w co się ubrać, biorę różową suknię. P. Lili zjawia się w czarnej, zresztą stroje są raczej wizytowe, zimowe, wspaniałe.

Dubrownik

Dobijamy i dobijamy, a morze jest granatowe, wcale nie niebieskie. Na lewo od nas zieleni się wyspa Lokrum, na prawo różowieją domy Raguzy²². Stryj ginie. Na ląd przewożą nas duże motorówki. Właśnie w naszej spostrzegam p. Ostaszewskiego²³. Pani Well zjawia się w sukni, która zjednywa jej później przydomek „najskromniej” ubranej kobiety na statku; w ogóle jedziemy w futrach lub w płótnach, w czym kto może.

Na brzegu, przed wielką różową bramą kręci się trochę biało ubranych ludzi. Kobiety noszą kosze na głowach. Siadamy do samochodu: Hanka i kuzyn, p. Lili, p. Nowakowski²⁴

^{a-a} *Nadpisane.*

¹⁷ Orbis – polskie przedsiębiorstwo turystyczne założone w 1920 r., obecnie działające w branży hotelarskiej.

¹⁸ Thomas Cook & Son – przedsiębiorstwo turystyczne założone w Wielkiej Brytanii w 1841 r. W różnej formie prawnej i pod zmieniającymi się nazwami prowadziło działalność do 2019 r.

¹⁹ *Okay* (ang.) – w porządku.

²⁰ *Lunch* (ang.) – lekki posiłek.

²¹ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Ludwika Stokowska – artystka malarka z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

²² Dawna nazwa Dubrownika, obowiązująca do 1909 r.

²³ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Wojciech Ostoja-Ostaszewski – ziemianin z Krakowa. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

²⁴ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako Stefan Nowakowski – inżynier z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

(znajomość z motorówki) i ja. Jedziemy niesłychanie malowniczo wijącą się drogą, o szalenie ostrych serpentynach, po bokach której rosną oliwki (pierwsze – nareszcie), szare, pokręcone, o pniach pełnych dziur, lub agawy, z których wiele ma sterzące na kilka metrów „szypuły”^b kwiatowe^b (a wiadomo, że kwitną raz na sto lat). U „progu” miasta mijamy jakąś dawną fortecę²⁵, którą Lili i Hanka fotografują z dziesięć razy. Ja nie wzięłam nawet aparatu, bo jest dość pochmurnie. Morze i zatokę mamy na zmianę raz po prawej, raz po lewej stronie, potem jedziemy jednak już tylko brzegiem zatoki, nad którą z drugiej strony wznoszą się wysokie, szare, gołe, góry krasowe. W ten sposób dojeżdżamy do rzeki Ombla, gdzie piechotą maszerujemy przez przerzucony nad nią most.

Rzeka jest imponująca: bez żadnego ostrzeżenia wpływa spod dwóch części góry i całą ogromną masą wodną przepływa może pięć kroków i wpada do zatoki, gdzie wyraźnie widać, że jedna „woda” jest zielona, a druga – czarna. Na brzegu rosną oliwki, dzikie irysy, normalna trawa. Wracamy tą samą drogą. W Ombla oglądamy winiarnię i beczkę „Zlatnej kapelicy”²⁶, zawierającą 75 000 litrów wina. Jest ciemno i pachnie kwaśno.

Na dworze, pod „ostruganymi” palmami, czeka p. Skarżyński²⁷ oraz stoły z przekąską i winem *à discrétion*²⁸. Wino jest słodkie, ale mocne. Po zatoce, o krok za stołami, płyną jacyś chłopcy, ucząc się wiosłować.

Droga do [d] jest dość smutna: winnice jeszcze mało są wyrosnięte, ziemia i góry szare, a cyprysy rzeczywiście „sterczą”: jakieś są dziwnie samotne i indywidualne. Jedynym miejscem, gdzie się łączą w szeregi, są mury cmentarza. Co kilka kilometrów stajemy, Lili i Hanka wdrapują się na budę samochodu i robią zdjęcia. A i tak – nie wiadomo dlaczego – wszystkie auta nas minęły. Z daleka widzimy najpiękniejszą plażę, zresztą sama C[avtat] też leży nad morzem. Składa się to miasteczko z niewielu domów, palm i góry, na którą wdrapujemy się przez jakieś 8 minut po schodach „przypominających Iwonicz”, jak powiem tym razem.

Na samym szczycie jest cmentarz, jakoby jednej rodziny: cudowny widok na morze i parę wysp i te białe, bardzo białe kamienne płyty o rzewnych napisach. Tu wznosi się grobowiec rodziny Račićów²⁹, którzy wszyscy (matka, ojciec i córka) umarli jednego roku na grype^f. Jest też [grobowiec] bardzo biały i niesłychanie wysoki, o kształcie kaplicy. W ołtarzu biała płaskorzeźba, wyobrażająca Matkę Boską, ma rysy pani Račić^g. Na lewo ogromny biały krucyfiks – tam spoczywa pan Račić^g.

^{b-b} *Nadpisane nad przekreślonym słowem*: pni.

^{c-c} *Nadpisane nad przekreślonym słowem*: droga.

^d *Fragment tekstu opuszczony w oryginalne rękopisu. Z analizy mapy okolic Dubrownika i broszury reklamowej wycieczek dla pasażerów wynika, że prawdopodobnie chodzi o miejscowość Cavtat.*

^e *W oryginalne*: Iracizców.

^f *Na marginesie z lewej strony dopisano*: Niestety kamień zawiera żelazo, które rdzewieje i kamień rozpada się.

^g *W oryginalne*: Iracizcz.

²⁵ Autorka prawdopodobnie miała na myśli Fort Lovrijenac (XI w.) lub Fort Revelin (XV–XVI w.). Obie fortyfikacje stanowią część większego systemu umocnień Dubrownika, obejmującego przede wszystkim mury miejskie oraz kilkanaście baszt, bram i fortów.

²⁶ *Zlatna kapelica* (chorw.) – Złota kaplica.

²⁷ Prawdopodobnie przedstawiciel biura podróży lub członek załogi Batorego.

²⁸ *À discrétion* (franc.) – do woli, wedle uznania.

²⁹ Mowa o mauzoleum członków rodziny Račićów na cmentarzu św. Rocha w Cavtat. Wzniesiona na początku lat dwudziestych XX w. budowla została zaprojektowana przez jednego z najwybitniejszych współczesnych rzeźbiarzy chorwackich – Ivana Meštrovića (1883–1962).

Staruszek dozorca, na wezwanie mówiącej po chorwacku Polki z miejscowego Cooka, dzwoni w umieszczony na szczycie kaplicy dzwon: gdy serce zamilknie, ze wszystkich stron kaplicy podnosi się niesłychanie dźwięczne echo i trwa dobre parę minut. Ma się wrażenie, że budzi duchy i wzywa je na ziemię. Wszystko to razem jest niesamowite; wychodzę na słońce, a Kołupajło³⁰ (tj. myślałam, że to porucznik okrętowy) pyta mnie: „Gdzie stryj?”. Na dole znów pocztówki, worki z rafii miejscowej roboty. Nasze auto jest stare i nieładne: pytam „porucznika”, czy nie można wsiąść do ADB³¹, nowej maszyny. Uśmiecha się znacząco: „Tam już jedzie pięciu hrabiów, a prowadzi księżę – emigrant rosyjski!”.

W Dubrowniku w hotelu uroczysty obiad. Przyjeżdżamy dosyć późno, ale p. Poniński³² mimo to zdążył się zapytać: „Jak się Pani podobała wycieczka?”. Ta uprzejmość tak mnie oczarowuje, że nie dziwię się już, że różne paniusie nie dają spokoju temu półkrwi Hiszpanowi. Przy obiedzie gra orkiestra dowolną fantazję na temat *Jeszcze Polska. Ale potpourri*³³ z *Halki* wychodzi naprawdę dobrze.

Biedny był doża raguski: miał niebrzydki pałac³⁴, „bywalcom” przypominający swym wewnętrznym dziedzińcem pałac dożów w Wenecji (mnie przypomina Bibliotekę Jagiellońską, ale może takie twierdzenie jest horrendum naukowym), ale przez czas sprawowania rządów (trzy miesiące) nie wychodził z niego. Efekt zwiedzania pałacu psuje nam deszczyk, który zaczyna padać. Humor budzi jakaś przystojna Żydowica [*sic!*], która zbyt^h chętnie korzystała z udzielanego nam przy obiedzie *à discrétion* wina i teraz każde objaśnienia przewodnika przerywa w pół słowa wielkim: „Brawo!”.

Z pałacu wędrujemy do kościoła Franciszkanów³⁵, gdzie w wirydarzu otoczonym kolumnowym krążankiem po raz pierwszy widzimy ogromne drzewo pomarańczowe. Potem wspinamy się na wały miejskie, gdzie w pół drogi na wąskich schodach siadamy dla odpoczynku i wysłuchujemy smutnej legendy wyspy Lokrum, leżącej przed nami na ciemnogramatowym morzu, jak wielka kępa zieleni. U stóp [wyspy], a właściwie na jej tle, bieleje Batory. Pod nami przepyszny widok tworzą dachy Dubrownika, pokryte różowo-pomarańczowo-brunatną dachówką, zabarwioną w ten sposób przez słońce i deszcz. Dachy małe na wysokich, wąskich domach, ustawionych na nierównym gruncie wokół wijących się, stromych uliczek. Często na szczytach tarasy – altanki. Częściej – susząca się bielizna.

Mamy jechać jeszcze na Lokrum, ale robią nam figła: ogromna nasza motorówka dojeżdża blisko wyspy, okrąża jej część i wraca, bo „zabrakło czasu”. Wściekli jesteśmy.

^h Z prawej strony przekreślone słowo: hojnie.

³⁰ Ignacy Kołupajło – członek załogi Batorego, redaktor gazety okrętowej.

³¹ Samochód osobowy Renault Vivastella, wersja ADB1 z 1935 r.

³² Józef Poniński – członek załogi Batorego odpowiedzialny za organizację wycieczek lądowych dla pasażerów.

³³ *Potpourri* (franc.) – utwór składający się z dowolnie dobranych fragmentów innych utworów muzycznych.

³⁴ Autorka prawdopodobnie miała na myśli Pałac Rektorów w Dubrowniku z XV w., który w okresie Republiki Raguzy był siedzibą księcia oraz miejscem posiedzeń Małej Rady.

³⁵ Kościół Franciszkanów w Dubrowniku – wybudowany w 1317 r. w stylu romańsko-gotyckim, wielokrotnie przebudowywany w kolejnych wiekach. W 1667 r. niemal całkowicie zniszczony w wyniku trzęsienia ziemi, następnie odbudowany w stylu barokowym. Wraz z klasztorem z 1360 r. tworzy wspólny kompleks.

(Adriatyk) Morze Śródziemne

Zaczynam dzisiejszy ranek od „krażków”³⁶ z mec. Perlem³⁷ i ogrywam go, magazynując w ten sposób aż dwa kg pomarańczy. Pogoda jest wietrzna i raczej chłodna. Rano wyjeżdżamy z Adriatyku na Morze Śródziemne i zaczyna się nieco większa fala. Między Scyllą a Charybdą³⁸, tj. około 16.00 po południu, huśta już niezłe. Gramy w brydża na werandzie: p. Hanka T[arlińska], Krysia, p. Patzer³⁹ i ja, i przerywamy, aby przyjrzeć się tym cudom: widzimy trochę białych skał. Znacznie ciekawszy jest [wulkan] Stromboli, koło którego przepływamy dość blisko, aby się nam wydał ogromny, a tak daleko, że domy miasteczka skaźców są nie większe niż pudełka od zapalek. Ogromny stożek jest brunatny o nalocie z szarawego popiołu i ciemnych bruzdach – szlakach lawy. Ani kępki zieleni. Na podstawie leży kilka białych domków. Co za okropne warunki życia i w ogóle jak i czym można żyć na tej brunatnej skale.

Wieczorem już jest bardzo niedobrze. (Wczoraj byłam u doktora⁴⁰ po pastylki, które mają pomóc, ale sam eskulap nie wierzy temu. Młodziutki porucznik, którego w szpitalu zastałam, radził mi wypić porządną ilość koniaku. Tego samego zdania był p. Patzer, namawiając mnie na wyprawę do baru, ale nie mogłam wypróbować, czy to pomoże, bo tak wyraźnie „był uprzejmy”. Doktor polecił mi taniec i sam ze mną tańczył, spotkawszy mnie w drodze na kabiny).

Idę na dancing z p. Lili, Hanką i p. Patzerem, ale muszę wyjść na pokład położyć się, bo „uf, niedobrze”. Następnego dnia rano czuję się niezłe. Poznaję p. Hankę Wasiutyńską⁴¹ i p. Przyrkowskiego⁴². Gramy w różnych kombinacjach w różne gry. Wieczorem jest fala, jakiej jeszcze nie było. Prześliczna, granatowo-srebrna, opada i podnosi się na kilka metrów, jest lśniącą i gładką, kiedy tak toczy się długimi wałami. Koło śrub tworzy się mgła srebrnego pyłu, w którym słońce tworzy tęczę. P. Wasiutyńska i ja

³⁶ Autorka prawdopodobnie miała na myśli grę o nazwie *deck shuffleboard* lub *floor shuffleboard*, której uczestnicy za pomocą długich, widlasto zakończonych kijków starają się przesunąć dyski do punktowanych pól.

³⁷ Juliusz Perle (1897–1941) – prawnik z Warszawy. W dwudziestoleciu międzywojennym prowadził praktykę adwokacką, reprezentując m.in. znane postacie z życia publicznego. Zamordowany przez Niemców podczas II wojny światowej.

³⁸ Autorka miała na myśli Cieśninę Mesyńską, oddzielającą Sycylię od Półwyspu Apenińskiego. Według mitologii greckiej po obu stronach cieśniny mieszkały potwory morskie – Scylla i Charybda, które atakowały przepływające tamtędy statki. Ofiarą ich napaści padła m.in. załoga statku, którym Odyszeusz powracał z wojny trojańskiej do Itaki.

³⁹ Autorka prawdopodobnie miała na myśli Henryka Patzera (1904–1987), dyrektora handlowego w Zjednoczonych Browarach Warszawskich „Haberbusch i Schiele”, w okresie II wojny światowej działacza Stronnictwa Narodowego i zastępcę okręgowego delegata rządu RP na m.st. Warszawę. Na Batorym Henryk Patzer podróżował wraz z ojcem – Janem Patzerem.

⁴⁰ Autorka prawdopodobnie miała na myśli Antoniego Juliana Motza (1904–1940), lekarza związanego zawodowo m.in. ze Szpitalem Dzieciątka Jezus w Warszawie, w czasie rejsu Batorym pełniącego funkcję lekarza okrętowego. W okresie II wojny światowej był członkiem Związku Walki Zbrojnej; stracony przez Niemców w Palmirach.

⁴¹ Na liście pasażerów figuruje jako Henryka Wasiutyńska z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁴² Tadeusz Przyrkowski (1905–1977) – historyk sztuki i nauki, gnomonik, fotograf. W dwudziestoleciu międzywojennym zajmował się m.in. inwentaryzacją i konserwacją zabytków oraz tworzeniem zegarów słonecznych. Był również doradcą prezydenta Warszawy. Podczas okupacji niemieckiej współpracował z Armią Krajową. Po zakończeniu II wojny światowej przez wiele lat prowadził samodzielne badania naukowe. W latach 1962–1975 kierował Muzeum im. Przyrkowskich w Jędrzejowie, utworzonym w oparciu o przekazane na rzecz państwa prywatne zbiory rodziny Przyrkowskich.

czujemy się jednakowo nieprzyjemnie, „uciekamy z pokładu A, gdzie pachnie ropą^a, wynajdujemy jakiś ustronny, „zapomniany” pokładzik, okrywamy się futrami i pledami i przez okienko w burcie obserwujemy fale. Bawimy się świetnie. Obiad każę sobie przynieść do kajuty i zjadłszy go, piszę korespondencje. Huśta fatalnie, wszyscy prawie chorują. Nie ma mowy, żeby iść na umówiony dancing.

Barcelona

Dobijamy rano. Widok na miasto zakrywa ogromny dworzec morski. Po wyjściu widzimy niesłychanie szeroką i dobrze wybrukowaną, ale przeraźliwie zaśmieconą ulicę, po bokach której rosną palmy. „Znam uliczkę w Barcelonie...”⁴³. Jedziemy „indywidualnie”. Krysia i pp. Grabowscy i jeszcze ktoś. W naszym samochodzie siedzi: Hanka, Krysia, jakiś pan, kuzyn, p. Nowakowski i ja. Droga przez miasto nieciekawa, bo jedziemy tylko brudną dzielnicą portową. Fotografujemy jakiś pomnik, przejeżdżamy koło cyrku. Corridy dziś nie będzie. Gmach cyrku zbudowany jest „na okrągło”, z różowej cegły.

Za miastem jest na razie nudno. Roślinność ta sama, co w Dubrowniku (kaktusów nie ma), ale inny koloryt gleby: jest zabawnie różowa. I góry inne niż w Jugosławii: ogromne, pozaokrągłane skalne słupy wysokości wielu pięter „powtykane” są systematycznie jeden obok drugiego w górski grzbiet tak, że opierają się one jednym z długich boków, „jak biskopyty w lodach^a. Koloryt: brunatny; niebo – jasne (gdzież ten błękit południa, gdzież...?).

W samochodzie panuje wesołość. Gdy mijamy jakiś ogromny most, zatrzymujemy się i oglądamy go szczegółowo. „Kuzyn” zapytuje stereotypowo: „*Romana?*”⁴⁴.

Mijają nas *coche*⁴⁵, zaprzężone w osiołki, kobiety niosące kosze na głowie, stada białych i czarnych owiec. Przejeżdżamy koło plantacji rozwijających się goździków, łąn dzikich maczków, gaje pokręconych, szarych oliwek. Auto nasze ledwie że się wdrapuje na większe pochyłości i w ogóle jest w tym stanie, że z chwilą, gdy zaczynają się naprawdę górskie wiraże, odczuwamy pewien niepokój. Po drodze wyminęliśmy grupę stryja pijącą w tawernie wino z oryginalnych, dwuszyjkowych butelek.

W górach widoki są nadzwyczajne. Z jednej strony potężne ciemnoszare, pozaokrągłane masywy górskie, z drugiej trochę karłowatych pinii, przepaść i widok różowej płaszczyzny sięgającej do Pirenejów, które majaczą na horyzoncie. Jesteśmy już tak wysoko, że gdy po niezliczonych wściekłych wirażach przystajemy koło kolejki linowej, robi się nam (w cieniu) zupełnie zimno. Kolejka jest imponująca: maleńki jak chrabąszczyk wagonik sunie wolniusieńko na dwóch nitkach, aby od pewnego punktu piąć się zupełnie pionowo do góry i to w odległości paru centymetrów od skały. Na ten widok robi nam się gorąco. Inż. Nowakowski biegnie do miejsca, gdzie przymocowane są liny. „E, one są zupełnie grube!” – woła z zachwytem. „Wobec tego – jadę!”.

To męskie postanowienie dodaje nam otuchy i – nawet nie czekając na stryja – postanawiamy jechać. Wrażenie tej „wspinaczki”, przed którą żegnamy się, jest minimalne, mimo że specjalnie wychylałam się przez okno i wyglądam na dół, na kamienie i krzaki.

⁴³ Nawiązanie do słów popularnej piosenki *Uliczka w Barcelonie*, wykonywanej w okresie międzywojennym przez Hankę Ordonównę. Utwór stanowił polską wersję tanga *Callecita de mi barrio*, skomponowanego przez Alberta Laportego i Otela Gaspariniego do słów Enrique Maroniego.

⁴⁴ *Romana* (wł.) – rzymski, pochodzący z czasów starożytnego Rzymu.

⁴⁵ *Coche* (hiszp.) – powóz.

To pewne, że inaczej niż tą klatką nie można by się dostać na San Jerónimo⁴⁶. Tj. nie wprost. Widok ze szczytu – coś fantastycznego. Idąc w głąb, trafiamy na jakąś niewielką kapliczkę i fotografujemy, fotografujemy (tj. oni, bo ja... mniej) bez końca.

Słońce praży. Przy którejś dróżce spotykamy tablicę z zachęcającym napisem *Bella vista*⁴⁷, dobrze nam znanym z Triestu. Ale „*vista*”, do której dochodzimy po pół godzinie, jest całkiem jak ta poprzednio. Widzieliśmy tylko nasze górskie fiołki i jakieś mocno pachnące krzewy, wyglądające jak rozrośnięty wrzos. Gdy zawróciwszy i spotkawszy księży i pp. Grabowskich, poszliśmy na właściwy San Jerónimo, padaliśmy ze zmęczenia.

Zjazd kolejką był zabawniejszy. Spotkaliśmy wagonik wędrujący w górę, który robił wrażenie, że w nas stuknie. Czuje się ucisk w uszach przy coraz większym ciśnieniu. Jazda „samochodem” do Montserrat⁴⁸ trwa 15 minut. Tam wchodzimy na II piętro i znajdujemy się na dziedzińcu klasztoru, skąd idziemy na ohydny podwórzec właściwy, otoczony hotelem. Tylko kościół jest prześliczny. Madonna z Montserrat, figura z **czarnego** drzewa, góruje nad główną nawą. Przyjrzawszy się [odbywającemu się w kościele] ślubowi i pannie młodej, ubranej na czarno, wspięłam się po schodkach za figurą i spojrzawszy w jej twarz, przeraziłam się w pierwszej chwili tą niespodziewaną czarnością. Chór nowicjuszy (8–14 lat) śpiewa cudownie pieśni weselne. Głosiki ich przypominają cichy, rytmiczny szum morza.

Na dole, w zakrystii, gdzie podziwiamy różne wota, że tak powiem „w naturze” (kule, wianki od Komunii Św[iętej] itd.), spotykamy drugi ślub i ta panna młoda jest cała w bieli i ma emocje, bo narzeczony zawieruszył się, ale [w końcu] wrócił. Hiszpanki są na ogół ładne, ładniejsze niż Włoszki z Triestu, bo te były okropne.

Wróciwszy do Barcelony, spóźnimy się na *lunch* i odprawiwszy szofera, który nas obdarł jak bandyta, idziemy szukać drugiego towarzystwa, które taksówką pojechało do wskazanej przez szofera restauracji. „Bardzo blisko” – tłumaczy na migi policjant, którego pytamy o drogę. Toteż po półgodzinnym wędrowaniu wspaniała, a[le] brudną aleją palmową i po niesłychanych wysiłkach, by się czegoś dowiedzieć, dochodzimy do jakiejś tawerny i porwawszy stryja, który nie może patrzeć na podane im „przysmaki”, idziemy szukać naprawdę restauracji. Kończy się na bułkach i pomarańczach.

Zwiedzamy stolicę Katalonii pobieźnie, poczynając od katedry⁴⁹, typowo hiszpańskiego kościoła, gdzie każdy filar kryje kaplicę, a w samym środku jest też ołtarz otoczony murem. Zaraz obok katedry jest „*generalissima*”, dawny ratusz⁵⁰. Wewnętrzny

ⁱ Z prawej strony przekreślone słowo: wjeżdżamy.

⁴⁶ Góra w łańcuchu Montserrat, położona około 50 km na północny zachód od Barcelony.

⁴⁷ *Bella vista* (hiszp.) – piękny widok.

⁴⁸ Kompleks składający się z szeregu kaplic oraz klasztorów reguły benedyktyńskiej, którego głównym ośrodkiem pozostaje Opactwo Matki Bożej w Montserrat. Poszczególne obiekty sakralne powstały w IX–XI w. w miejscu wcześniejszego kultu ludowego, którego legendarne początki wiążą się z postaciami św. Łukasza i św. Piotra. Opactwo w Montserrat jest także ważnym ośrodkiem tożsamości katalońskiej.

⁴⁹ Katedra Świętego Krzyża i Świętej Eulalii – kościół gotycki w Barcelonie, wybudowany w latach 1298–1448, wzbogacany w kolejnych wiekach o nowe elementy, m.in. bogatą fasadę zachodnią (XIX w.). W wirydarzu kościoła znajduje się sadzawka, w której hodowanych jest trzynaście gęsi, symbolizujących liczbę lat życia patronki Barcelony – św. Eulalii z Méridy (ok. 290/292 – ok. 304). Według tradycji gęsi mają zapewniać miastu bezpieczeństwo.

⁵⁰ Ratusz w Barcelonie – budynek gotycki, wybudowany w latach 1369–1373, następnie przebudowywany m.in. w stylach renesansowym i neoklasycystycznym.

dziedziniec na pierwszym piętrze wyłożony jest śliczną mozaiką, bije w nim fontanna i stoją w drewnianych doniczkach drzewka pomarańczowe z owocami. Zwiedzamy śliczną kapliczkę z cudnymi arrasami. (W katedrze były na podwórzu otoczonym kolumnowym gankiem gęsi, które „w razie czego” mają ocalić Barcelonę). Jedziemy różnymi, bardzo wąskimi, a potem ładnymi już ulicami, zwiedzamy kościół Santa Maria del Mar⁵¹, oglądamy szczątki, a właściwie początek kościoła św. Rodziny⁵², którego jedna – niesłychanie oryginalna – fasada została wykończona i architekt zmarł⁵³, a nikt nie może go zastąpić. Zwiedzamy kościół podziemny. Następnie przez park jedziemy ku Łukowi Triumfalnemu⁵⁴. Idąc już dalej piechotą, zaglądamy do sklepów i trafiamy na targ rybny, jakiego jeszcze w życiu nie widzieliśmy. Te straszne potwory, ośmiornice, kałamarnice i inne otoczone nogami galarety i skorupy, poukładane na białych stołach w świetle lamp elektrycznych, musi ktoś kupować. Ale po co? Homary się je, ale te obrzydliwości? Leżą na białych stołach, które robią wrażenie stoisk na wystawie, [a] nie zwykłej hali.

Idąc dalej, szukam koszulki dla Stefana⁵⁵, ale nie znajduję, za to kupuję oryginalną bransoletkę, złożoną z sygnałów morskich.

Oglądamy jeszcze kioski na dworcu morskim i wracamy na obiad, a potem, przebrawszy się, wyruszamy na igrzyska wodne (Kryśka, Hanka T[arlińska], ja, „kuzyn”). Mieszczą się one na placu powystawowym⁵⁶ i dojeżdżając samochodem wzdłuż oświetlonej szeregami lamp alei palmowej, mamy niezapomniany widok: na pierwszym planie ogromne pióropusze wodne, wysokości kilku pięter, zabarwione po kolei wszystkimi kolorami tęczy w odcieniach pastelowych, rozchylają się na zewnątrz lub pochylają ku środkowi koła, łącząc się pienistymi czubami. Długie i wąskie, robią wrażenie zgrabnych nimf bawiących się wokół basenu. Za nimi, na czarnym tle nocy, otoczony z dwu stron niesłychanie szerokimi, ciemnymi schodami, spada w dwóch kondygnacjach ogromny wodospad, raz szkarłatny, za chwilę cytrynowy lub zielony. Na górze, nad nim, wznosi się biały w świetle reflektorów pałacyk⁵⁷. Widok po prostu feeryczny. Mniejszych, bocznych fontann nie potrafiłabym przypomnieć sobie. Utkwiła mi w pamięci jeszcze jedna – cała biała, niewielka, gdzie wśród srebrnych, chylących się w różne strony pióropuszy wodnych skakały z postukiwaniem złote kulki.

⁵¹ Bazylika Świętej Marii z Morza – kościół gotycki w Barcelonie, wybudowany w latach 1329–1383 według projektu Berenguera de Montaguta. Kilka miesięcy po wizycie Heleny Deskur wnętrza kościoła zostały w znacznym stopniu zniszczone w wyniku pożaru wzniesionego podczas hiszpańskiej wojny domowej.

⁵² Świątynia Pokutna Świętej Rodziny – nieukończony kościół secesyjny w Barcelonie, którego budowa trwa od 1882 r.

⁵³ Antoni Gaudí (1852–1926) – hiszpański inżynier i architekt, twórca projektów o oryginalnych, biomorficznych formach. Oprócz wspomnianej w tekście świątyni do najważniejszych prac Gaudiego zaliczają się m.in. Casa Batlló i Casa Milà w Barcelonie.

⁵⁴ Łuk Triumfalny w Barcelonie – budowla wzniesiona w 1888 r. z okazji Wystawy Światowej w Barcelonie, według projektu Josepa Vilaseci i Casanovasa.

⁵⁵ Stefan Deskur (1918–2005) – brat Heleny Deskur.

⁵⁶ Magiczna Fontanna – zespół fontann wybudowanych w 1929 r. z okazji Wystawy Światowej EXPO w Barcelonie, według projektu Carlesa Buigasa. Organizowane są pokazy z wykorzystaniem strumieni wody z fontann, światła i dźwięku.

⁵⁷ Pałac Narodowy w Barcelonie – budowla wzniesiona w latach 1923–1929 z okazji Wystawy Światowej EXPO w Barcelonie, według projektu Eugenia Cendoya i Enrica Catà. Po zakończeniu EXPO pałac został zaadoptowany na siedzibę muzeum sztuki katalońskiej.

Spotykamy p. Wasiutyńską, Lis-Błońską⁵⁸ (brr!!), jeszcze jakąś, starego pana Krzyżanowskiego⁵⁹, konsula Zalewskiego⁶⁰. Przyłączamy się do nich i idziemy „szukać Hiszpanii”. Lokali z tańcami w ogóle nie ma. Wino popijają, czyszcząc przy tym buty, co parę kroków. Przyłącza się do nas p. Stokowska i zgubiwszy część towarzystwa, włączymy do jakiejś knajpy na okropną malagę. Piję ją z prawdziwym poświęceniem i cieszę się, gdy się wreszcie decydujemy zmienić lokal. Tym razem znajdujemy łatwiej cel, bo zgodnie z poleceniem p. Ponińskiego jedziemy do „Hollywood”, gdzie, ku naszemu zachwytowi (bo *pesetos*⁶¹ mają się ku końcowi), wstęp jest wolny, a konsumpcja wprawdzie obowiązkowa, ale podają tylko wodę sodową. To usposabia nas dobrze i z zachwytem oglądamy różne niezgrabstwa, ubrane prawie że w nic, które tańczą na scenie. P. Hanka zapytana, co było w kabarecie, opowiadała potem, że tylko nogi... Jakiś taniec z kastanietami nie zachwycił nas zupełnie i właściwie największą atrakcją było to, że kiedy po kilku numerach postanowiliśmy się wynieść, kelner zaśpiewał nam około 6 zł za butelkę lemoniady. Teraz rozumiem, jak można utrzymać ten lokal.

O 12.00 w nocy wyruszamy ku Atlantykowi i Afryce.

Pożegnanie Morza Śródziemnego.

Gibraltar

Jest dość chłodno i niespecjalnie zabawnie. Mimo że nieco huśta, czujemy się nie-źle i nawet Błękitnookiego morze już tak bardzo nie krzywdzi. Popołudniowy wyścig z biegiem gibraltarskim zamroził nas prawie. Wieczorem ma być bal. Ubieramy się do kolacji w zwykłe suknie, tj. nie przebieramy się wcale, i dopiero potem zjawiamy się na koncercie wystrojone. Krysia niebiesko, p. Hanka brązowo, ja – biało. Śpiewa p. Węgrzynowska⁶², wcale miło, ale akustyka sali jest tak fatalna, że cały urok przepada. Akompaniuje jakiś grubas – Jaworski⁶³, podobno osobistość znana, ale ja „nie wiem kto i co”. Potem radio warszawskie nadaje felieton Wańkowicza⁶⁴. Słuchamy go w skupieniu, ale niestety dochodzi do nas tylko co drugie słowo, i to nie jest wcale zabawne. Widocznie te słowa dowcipne właśnie powypadały.

Po koncercie siadamy trochę na sali, trochę w barze. Robi się wesoło z chwilą, gdy „Albert Ostoja” pod wpływem paru butelek wina zaczyna opowiadać dowcipy i zagadki.

⁵⁷ *Nadpisane nad przekreślonym słowem: atrakcji.*

⁵⁸ Józefa Lis-Błońska (1902–1970) – działaczka społeczna i niepodległościowa, dziennikarka. Należała do Polskiej Organizacji Wojskowej, uczestniczyła w wojnie polsko-bolszewickiej. W okresie II wojny światowej była zaangażowana w działalność konspiracyjną, m.in. brała udział w pracach „Żegoty”.

⁵⁹ Wspomnianym przez autorkę współpasażerem mógł być Bronisław Krzyżanowski (1876–1943), prawnik, senator i obrońca w procesach politycznych okresu II RP.

⁶⁰ Antoni Andrzej Zalewski (1897–1986) – polityk, dyplomata. W okresie II wojny światowej brał udział w obronie Poczty Polskiej w Gdańsku, następnie służył w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie. Od 1946 r. członek zakonu kartuzów w Wielkiej Brytanii.

⁶¹ *Peseta* – jednostka monetarna obowiązująca w Hiszpanii w latach 1868–2002.

⁶² Na liście pasażerów figuruje jako Cecylia Węgrzynowska z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁶³ Michał Jaworski (1902–1939) – muzyk, kompozytor i dyrygent związany z Polskim Radiem. Poległ w obronie Warszawy we wrześniu 1939 r.

⁶⁴ Podczas podróży Batorym Melchior Wańkowicz przygotował cykl felietonów, które po przesłaniu do Polskiego Radia były emitowane na antenie.

Hanka Wasiutyńska przyrzeka sobie zapamiętać je i opowiedzieć Janucie, swojej trzyletniej córeczce. Krysia, mocno wesoła dziś, twierdzi, że „[^k] ktoś by inne dowcipy znał, ktoś?”. Albert jest uszczęśliwiony i roztkliwiony: „Panie są takie wesołe, a panna Morawska⁶⁵ i Glinczanka⁶⁶ tak czegoś posmutniały, że wszyscy im się dziwią!”. „A czy próbował im pan opowiadać dowcipy?” – pytamy poważnie. „Opowiadałem...!”. „I cóż, nie śmiały się?”. „Proszę sobie wyobrazić, że zupełnie nie!”. Wesołość nasza dochodzi do szczytu! Nie śmiały się!!!

Około 2.00 [w nocy] idziemy spać, by o 5.00 rano zjawić się „na Gibraltar”.

Jest pochmurnie i omija nas wspaniały, słynny gibraltarski wschód słońca. Gdzieś zza mgieł podnosi się wprawdzie za rufą okrętu pomarańczowo-czerwona kula, ale bez efektu. Cieśninę przejeżdżamy w samym jej środku i niewyraźne zarysy wybrzeży afrykańskiego i europejskiego nie robią dużego wrażenia. Jest zimno. Ubrałam się w futro i stoję z p. Umiałowski⁶⁷, a potem i Krysią, i Hanią na pokładzie łodziowym, gdzie zjawia się i „kuzyn”. Po chwili schodzimy jednak na werandę, gdzie spotykamy stolik „niedobitków” z balu i resztę współtowarzyszy w różnych strojach popijających kawę z *petit beurres’ami*⁶⁸. To było najciekawsze. Podobno kapitan zaśmiewał się z tego masowego *runu* na Gibraltar⁶⁹.

Afryka

Około godz. 16.00 po południu ukazują się w oddali „drapacze chmur” i ogromne żurawie portowe. Casablanca. Z dziwnym uczuciem wpatrujemy się w widzianą po raz pierwszy ziemię Afryki. Poza miastem jest jakoś żółto-rdzawo i brak zieloności.

Mecenas Perle podchodzi do mnie z Wojciechem Kossakiem i przedstawia nas sobie. „Najmilsza dziewczyna na statku!” – objaśnia. „Tylko po co udaje mężatkę?” – dodaje, bo nabrałam go parę razy. „Czy pani jest ostatecznie mężatką, czy nie?”. „Czy nie widzi pan?” – pokazuję mu odwrotną stronę pierścionka. „Ja sprawdzę!” – mówi Kossak. Bierze moją rękę, patrzy w oczy, wreszcie węża moją dłoń i całuje ją. „Pachnie dziewiczością!” – decyduje.

Wobec tego obie ze „znalezioną” nagle Krysią fotografujemy go w kasku na tle Afryki (obu się zdjęcie nie udało!) i idziemy całą kompanią na podwieczorek.

W kajutach znajdujemy chorągiewki – dar Cooka czy czegoś tam. Aha, Orbisu.

Dopychamy się wreszcie na ląd. Boże, prawdziwi Arabowie, burnusy⁷⁰, palmy, Murzyniątka! Zresztą port przypomina Barcelonę i niebo wcale nie jest takie, jak powinno być w Afryce.

^k Nieczytelne.

⁶⁵ Wspomnianą przez autorkę współpasażerką mogła być Zofia Morawska (1904–2010), pedagog i działaczka społeczna, przez większość życia związana z ośrodkiem dla niewidomych w Laskach, prowadzonym przez Towarzystwo Opieki nad Ociemniałymi.

⁶⁶ Na liście pasażerów figuruje jako Maria Agnieszka Glinczanka z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁶⁷ Wspomnianym przez autorkę współpasażerem mógł być Henryk Umiałowski (1878–1953), inżynier, konstruktor statków. Po II wojnie światowej jako dyrektor Zjednoczenia Stoczni Polskich budował przemysł stoczniowy w Polsce.

⁶⁸ *Petit beurre* (franc.) – herbatniki.

⁶⁹ *Run* (ang.) na Gibraltar – dosł. „bieg na Gibraltar”; autorka odnosi się w tym miejscu do dużego zainteresowania pasażerów przeprawą statku przez Cieśninę Gibraltarską.

⁷⁰ *Burnus* (arab.) – długi, luźny płaszcz z kapturem będący tradycyjnym okryciem wierzchnim Berberów i Arabów z Afryki Północnej.

Bierzemy dwie dorożki konne. Ja jadę z jakąś panią, ks. Bańkowskim⁷¹ i stryjkiem w strasznym humorze (o mało nie pobił woźnicy). Dzielnica europejska – białe domy w stylu miejscowym, pyszne asfalty, masy *Bougainvillea* 'ów⁷² wylewające się fioletowo-zielonymi kaskadami przez „okna” kremowych murów, róże wspinające się po murach willi. Zwiedzamy jakiś kościół mauretańsko-chrześcijański, połączenie niefortunne.

Wreszcie – *ville indigène*⁷³. Jakieś kramiki, dziwne zapachy. Obdarty Arab z gołą głową i bosa nosi na sobie całego „barana”, tj. skórę z wodą w środku. Sprzedaje ją. Zaklinacz węży, opowiadacz bajek... Mijamy ciekawą dzielnicę [k], na którą, niestety, nie zwróciliśmy uwagi.

Wracając, wstępujemy do ogromnych „afrykańskich” „braci Jabłkowskich”⁷⁴. Panie szaleją, kupując pończochy (jedwabne – 6 zł, ale dość liche). Ja kupiłam inne części garderoby – wściekle tanie, i wynalazłam cudną koszulkę tenisową dla Stefana. Strzyjek kupił kosz damskiej garderoby.

Wieczorem, wracając na obiad, znajdujemy na brzegu z dziesięciu kupców ze stosami niewiarygodnie tanich i barwnych pufów, teczek, mesztów⁷⁵ i innych wyrobów ze skóry. Naturalnie nic nie kupujemy, bo w środku Afryki będzie tego „więcej i taniej”, ale nie było ani więcej (tj. co do jakości), ani taniej.

Po kolacji jedziemy do miasta, niestety, przez jakąś niezrozumiałą pruderię nie tam, gdzie wszyscy... A tak się dobrze bawili... My błądzimy po ulicach, jakiś mały *guide*⁷⁶ natrętnie włóczy się za nami, a arabski malec fika na chodniku po piętnaście kozłów naraz. Wreszcie, zmęczeni, wchodzimy na wino do jakiejś „pijalni”. Noc jest ciepła i granatowa. Podoficerowie kolonialni smutnie popijają swoje winko, my swoje „na próbę”, ale prędko się nam to nudzi i wracamy, nie znalazłszy „miasta krajowców”. Za to na statku spotykamy kons[ula] Zalewskiego i Hanka i Krysia umawiają się na jutrzejszą wyprawę w głąb Afryki. Jadą osobno dwoma samochodami z p. Siłakowskimi⁷⁷, Wańkowiczem itd. Zazdroszczę im, bo do Fezu nikt „ze znajomych” nie jedzie prócz p. Przypkowskiego. Mały oficerek mający wachtę radzi Hani, jak sobie poradzić z rewizją celną. Dochodzą jednak tylko do tego wniosku, że na samym spodzie walizki jest równie źle, jak na wierzchu, a o środku nawet się nie mówi. Ale oficerek jest wybitnie przystojny.

Wstajemy raniutko. Słońce nie świeci, wszystko okrywa lekka mgła. Także Afryka! Wychodzę z walizką na pokład, gdzie nikogo jeszcze nie ma i tylko p. Kołłupajło (ciągle według mnie „porucznik”) poleca mi trzeci autokar, gdzie będzie „bardzo wesoło” i gdzie on [też] będzie.

Zajmuję więc pyszne miejsca i oczekując na wyruszenie wycieczki, przyglądam się przedodjazdowemu ruchowi u burty Batorego. Małe małpiątka arabskie balansujące

⁷¹ Na liście pasażerów Batorego figuruje jako profesor Stanisław Bańkowski z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

⁷² *Bougainvillea* (franc.) – bugenwillia, inaczej kącicierni; gatunek rośliny ozdobnej.

⁷³ *Ville indigène* (franc.) – miasto krajowców; autorka odnosi się w tym miejscu do części miasta zamieszkałej przez ludność arabską.

⁷⁴ Autorka miała na myśli duży dom towarowy, porównywalny z największym w ówczesnej Polsce Domem Towarowym Braci Jabłkowskich, mieszczącym się przy ul. Brackiej w Warszawie.

⁷⁵ Meszt – daw. lekki, miękki pantofel.

⁷⁶ *Guide* (ang.) – przewodnik.

⁷⁷ Na liście pasażerów Batorego figurują jako Janina Siłakowska i Sabina Siłakowska – studentki z Warszawy. Nie ustalono bliższych danych biograficznych.

na jakimś płotku i rzucające na wszystkich ciekawe spojrzenia czarnych, połyskujących oczu zanudzają mnie pytaniami: „*Polonais? ... Israélites? ...*”⁷⁸. „*Vous êtes Israélites! ...*”⁷⁹ – zniecierpliwiałam się wreszcie, na co wybuchnę[ły] niepohamowanym śmiechem. Francuski szofer naszego wozu zarzuca mnie komplementami: „*La plus jolie de toutes!*”⁸⁰ – i tę łaskawą opinię miałam potem w oczach Arabów (co prawda przy naszym zespole nie było to wielkim komplementem).

Jedziemy wreszcie. Casablankę widzieliśmy już, a poza nią rozciąga się nudna, szara szosa, gdzie światło tak razi, że trzeba wkładać ciemne okulary. Po obu jej stronach jakieś mizerne pólka, potem las – nie las dębów korkowych, potem szary step; czasem tylko wystają – jak kopce termitów – domki krajowców. Zatrzymujemy się w jakimś miasteczku, położonym na wspaniałej szosie, po której jedziemy. Kupuję wspaniałe banany o pysznym zapachu „za jedyne 50 groszy” i jedząc je, rozglądam się po mieścinie zalanej słońcem. Pan Ostaszewski i Przyppkowski proszą mnie, żebym jadła obiad przy ich stoliku. Zgadzam się z przyjemnością i samo wspomnienie obiadu wywołuje miłe dreszcze. Niestety, daleko jeszcze do niego. Jedziemy dalej tym nudnym krajobrazem. Następnym postojem jest Rabat, maleńkie miasteczko⁸¹, gdzie na pustym placu pod różowo-piaskowym murem leżą wielbłądy, a na lewo wznosi się śliczna ogromna brama. To już Afryka Styki⁸². Niestety nie zwiedzamy miast. Wchodzimy tylko do małego ogródka, gdzie rosną cudne krzaki o fioletowych kielichach kwiatów. Oglądamy ruiny dawnej szkoły piratów morskich⁸³, Niestety – przewodnik tak niewyraźnie krzyczy, że niewiele z tego rozumiem. Zaczyna się zabawna historia, która trwa przez cały czas pobytu w Afryce:

„*Schmidt: où est-il?*”⁸⁴ – i Schmidta, przewodnika niemieckiego, nie ma. Okrzyk ten słyszeliśmy ciągle.

Około godziny 14.00, zmęczeni jazdą w upale po wijącej się teraz wśród pagórków [drodze], gdzie rośnie mnóstwo maków, a na drutach telegraficznych siedzą papugi¹, wjeżdżamy do hotelu w Meknes: biegniemy przede wszystkim umyć się, a następnie na obiad. Dają nam moc przekąsek, jakieś dziwne sałatki, rybki, co do których mamy pewne obawy⁴. Potem czerwona baranina, jakiś groch z cebulą. Na każdy listek sałaty dają

¹ Z prawej strony przekreślony fragment zdania: Zmęczeni jesteśmy przeraźliwie i kiedy wreszcie.

⁴ Na marginesie z lewej strony dopisano: jakiś dziwny paszтет z ryb, którym Ostoja się zajada. Brrr!!

⁷⁸ *Polonais? ... Israélites? ...* (franc.) – Polacy? ... Izraelici? ...

⁷⁹ *Vous êtes Israélites! ...* (franc.) – Sami jesteście Izrealitami! ...

⁸⁰ *La plus jolie de toutes!* (franc.) – Najpiękniejsza ze wszystkich!

⁸¹ W rzeczywistości Rabat liczył wówczas 83 tys. mieszkańców. Od 1912 r. miasto było stolicą Maroka, kolonii francuskiej.

⁸² Adam Styka (1890–1959) – malarz orientalista, autor m.in. licznych prac przedstawiających sceny rodzajowe z Afryki Północnej. Studiował w Szkole Sztuk Pięknych w Paryżu. Pod wpływem podróży do krajów Maghrebu zainteresował się tematyką orientalną, która na długi czas zdominowała jego malarstwo. Podczas I wojny światowej walczył w szeregach Legii Cudzoziemskiej i Armii Polskiej we Francji. W latach trzydziestych mieszkał i tworzył w Polsce, często pokazując swoje prace na wystawach w Europie, Stanach Zjednoczonych i Argentynie. Okres okupacji niemieckiej spędził w Warszawie. Po wojnie wyjechał do Francji, skąd następnie wyemigrował do USA. W okresie powojennym tematyka prac Adama Styki wzbogaciła się o malarstwo pejzażowe i sceny rodzajowe z amerykańskiego południa oraz wątki religijne.

⁸³ Autorka prawdopodobnie miała na myśli arabską fortecę Kasba al-Udaja z XII w., w której funkcjonowała niegdyś szkoła ucząca piratów taktyki walki morskiej i nawigacji. W tamtejszym regionie piractwo było bardzo rozpowszechnione. W latach 1627–1666 Rabat wraz z pobliską Salą tworzył nawet niezależne od władzy sułtana pirackie miasto-państwo – Republikę Bu Rakrak.

⁸⁴ *Schmidt: où est-il?* (franc.) – Schmidt, gdzież on jest?

nowy talerz. Piszemy mnóstwo kart, które, jak się okazuje, należą do kategorii „listów, które go nie doszły [*sic!*]”. Przypkowski podpisuje Fez w ten sposób [...]”^m, a w celu osiągnięcia karty pięciowyrazowej piszemy kilka słów razem. Wino dają nam czerwone i różowe, niedobre, ale pijemy je, a po obiedzie fotografujemy się „na wzgórkach pod palmami” i następnie jedziemy oglądać stajnie na 12 000 koni, zbudowane przez sułtana „równoległego” Ludwikowi XIV. Woda przepływa w nich pod spodem, dając miły chłód. Spich[le]rze, naturalnie, są odpowiednio wielkie⁸⁵. Stąd w szalonym upale jedziemy na farmę strusi, które p. Przypkowskiemu „obgryzają” aparat fotograficzny. Na tej samej wielkiej, ogrodzonej łące biegają antylopy podobne do naszych sarenek, a w domku obok jest „muzeum” czy skład strusich jaj, kolekcjonowanych tam od lat. Niektórzy tego nie widzieli dotąd. Kupujemy jeszcze klisze w opakowaniu tropikalnym i jazda dalej.

Dopiero około 19.00 wieczorem dojeżdżamy do Fezu i przystajemy w jakiejś karczemce, gdzie można dostać herbatę miętową i jakieś podejrzone ciastka. Karczma stoi na „brzegu” urwiska i widok na Fez, rozjaśniony półświatłem zachodu, jest stąd naprawdę nadzwyczajny. Wszystkie białe, płasko-dachowe domy skupione są w wielkiej dolinie, jak postawione obok siebie na sztorc białe, dziecinne klocki. Oświetlenie samego miasta i otaczających je wzgórz jest naprawdę nieeuropejskie. Na lewo od nas wznosi się ładny, stylowy grobowiec-forteczka⁸⁶ o zawilej historii, którą przewodnik głośno wykrzykuje. Potem pokazuje nam jeszcze Mullai-Idris⁸⁷, największy meczet Afryki Północnej⁸⁸, potem wykrzykuje, a całe towarzystwo powtarza za nim na różne tony: „*Schmidt, où est Schmidt?*”⁸⁹ – i cudem odnaleziony Schmidt tłumaczy raz jeszcze gdzie, co i jak i jedziemy dalej, objeżdżając mury miejskie.

Chłodno jest; zieloność jarów, obok których przejeżdżamy, jest soczysta i intensywna. Na pagórku, na brzegu arabskiego cmentarza (zielona trawa i białe tablice, jak na kirkucie), siedzi ze zwieszonymi nad drogą nogami stary Arab. Z ukrytej w zaroślach ścieżki wychodzi młoda dziewczyna i siada obok niego... My jedziemy dalej i dalej.

Dostajemy się wreszcie na asfaltowane, lśniące, szerokie ulice i przystajemy przed wielkim białym hotelem. Z walizkami w ręku wchodzimy do przedsionka i pchamy do p. Skarżyńskiego, który wyznacza pokoje. Przedtem na statku prosiłam go już, żeby mi nie wpakował Żydówki razem ze mną. Teraz przypomina to sobie, ale panienska, z którą miałam razem spać, nocuje z siostrą. Ukradkiem więc dostaję pokój całkiem oddzielny, na II piętrze. Z moim numerkiem w ręku jadę tam i spotykam... rozlokowanego już w moim numerze dr. Rusinowskiego⁹⁰, który bardzo niechętnie sprawdza numery

^m *Woryginale widnieje w tym miejscu odręczny rysunek przedstawiający nakrycie głowy o nazwie fez.*

ⁿ⁻ⁿ *Nadpisane nad przekreślonym słowem: szczybie.*

⁸⁵ Stajnie i spichlerze stanowią część większego kompleksu pałacowo-fortecznego, wzniesionego przez sułtana Maulaja Isma'ila (1645–1727).

⁸⁶ Autorka prawdopodobnie miała na myśli ruiny grobowców władców z dynastii Marynidów, panującej w latach 1248–1465.

⁸⁷ Zawija Mulaja Idrisa II – kompleks religijny, którego centrum pozostaje mauzoleum Mulaja Idrisa II (791–828) – władcy, który przyczynił się do islamizacji Maroka oraz ustanowił Fez stolicą państwa. Poszczególne elementy tego zespołu powstawały i były rozbudowywane w okresie IX–XVIII w.

⁸⁸ Meczet Al-Karawijjin – świątynia wybudowana w IX w. z inicjatywy Fatimy al-Fihri, postaci na wprost legendarnej. Jeszcze w średniowieczu meczet stał się ważnym ośrodkiem naukowym, kształcącym także studentów niemuzułmańskich. Zaliczany jest do grupy najstarszych uniwersytetów na świecie.

⁸⁹ *Schmidt, où est Schmidt?* (franc.) – Schmidt, gdzie jest Schmidt?

⁹⁰ Ferdynand Rusinowski (1882–1950) – lekarz i społecznik, dyrektor Szpitala Powszechnego w Tarnobrzegu. W okresie II wojny światowej żołnierz Armii Krajowej.

i wynosi się do sąsiedniego pokoju. Obmywam się z lekka i bez przebierania, w tym samym szarym kostiumie, podążam na obiad – wierne odbicie lunchu w Meknes, tylko z francuskim (bardzo słusznie!) kompotem na deser. Siedzę tym razem ze stryjami⁹¹, przysiada się jeszcze jakaś pani, ale nie mam nic przeciwko temu, bo bez wyrzutów sumienia zostawię ich nazajutrz, siadając na zarezerwowanym przez p. Ostoję miejscu. Teraz zajął je jakiś „wysoki” grubasek o miłym uśmiechu i... białych pantoflach do szarego ubrania.

Część towarzystwa jedzie na tańce arabskie. My, tj. stryj, jakaś pani i druga, Ostoja i ja, maszerujemy na spacer cudnymi ulicami, najpierw wśród białych domów, potem – wśród ogrodów, w których nie rozróżniamy roślin, ale czujemy ich cudny, delikatny zapach. Niebo jest granatowo-czarne, gwiazdy, niestety, takie, jak w każdej polskiej pipidówce.

Na ogromnym francuskim łóżku w moim numerze śni mi się jakaś wojna... „Z rannym brzaskiem” budzi mnie telefon [stojący] przy łóżku: „*Madame, c’est deja sept heure*”⁹². „*Merci!*”⁹³ – i zasypiam na nowo. Ale nie spóźniłam się i w białych płótnach podążam na śniadanie, które jem już razem z Ostoją i Przytkowskim. Szary grubas o miłym uśmiechu je także: jest to ktoś z radio, Jaworski. „Nie przedstawiałem się pani, ale pani wie, kto ja jestem” (mylił się, biedaczek: nie miałam pojęcia!), „ja wiem, kto pani jest” – „skąd?” – „to wystarczy!”.

Po śniadaniu zwiedzamy europejski sklep wyrobów miejscowych, ale wstrzymuję stryj i siebie od kupowania, licząc na *ville indigène*. Narobiliśmy z p. Przytk[owskim] trochę kłopotu, bo zajęliśmy bez pytania miejsca przy szoferze w pierwszym wozie. Chcieli nas wyrzucić, **skarżyli** się p. **Skarżyńskiemu**, ale nic jakoś nam nie powiedział.

Wnętrza meczetów fotografowałam sumiennie, więc ich nie opisuję, garbarnię, przed wejściem do której przewodnik nalewał nam wody lawendowej na chusteczki – zapamiętam na całe życie⁹⁴. Uliczki tubylcze, przed bramą których stoi „typek” z wielkim drągiem oblepionym pasmami różnokolorowymi „cukierków”, wijących się jak wąż, *souks*⁹⁵... Nie zapomnę i tego czysto białego ubranego notabla, który na siwym ogromnym koniu, na purpurowym siodle, jechał, dumnie patrząc na tłum i nie widząc go, a za nim szła służba. Potem spał konia nagle, wpadł w mroczny tunel-bramę i zniknął w oddali. Scena z *Ben-Hura*⁹⁶.

Dom bogatego kupca°

Źródło: AIPN, 4003/35, s. 3–44, oryginal, rkps.

° Zdanie niedokończone przez autorkę. Rękopis kończy się w tym miejscu.

⁹¹ Autorka prawdopodobnie miała na myśli ks. Stanisława Wołowskiego i towarzyszącego mu duchownego.

⁹² *Madame, c’est deja sept heure* (franc.) – Proszę pani, jest już siódma godzina.

⁹³ *Merci* (franc.) – Dziękuję.

⁹⁴ Fez słynie z produkcji wyrobów skórzanych. Warsztaty garbarskie stosujące tradycyjne metody pracy pozostają do dziś jedną z atrakcji turystycznych miasta. Procesowi wyprawiania skór towarzyszy jednak intensywny, nieprzyjemny zapach.

⁹⁵ *Souk* (franc.) – suk, targ arabski.

⁹⁶ Autorka miała na myśli scenę z powieści historycznej *Ben-Hur* z 1880 r. autorstwa Lewisa Wallace’a lub adaptację filmową o tym samym tytule w reżyserii Sidneya Olcott’a, Harry’ego T. Moreya i Franka Rose’a (z 1907 r.) bądź w wersji Freda Nibla (z 1925 r.).

Bibliografia

Źródła archiwalne

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie
Konsulat Honorowy RP w Casablance: sygn. 70.
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie
4003/1; 4003/35.

Wspomnienia

- Fiedler A., *Wiek męski – zwycięski*, Pelplin 2016.
Kossak W., *Wspomnienia*, Warszawa 1973.
Ostromięcki M., *Rys biograficzny – Fil[ister] Mirosław Ostromięcki*, „Biuletyn Arkoński” 2001, nr 37, http://arkonia.pl/Czytelnia/Biuletyn_Arkonski/Nr_37#5 (dostęp 19 IX 2022 r.).
Ostromięcki A., *Życie matki*, „Biuletyn Arkoński” 2002, nr 40, http://arkonia.pl/Czytelnia/Biuletyn_Arkonski/Nr_40 (dostęp 19 IX 2022 r.).
Żeromska M., *Wspomnienia*, Warszawa 1996.

Opracowania

- Aksamit B., *Batory. Gwiazdy, skandale i miłość na transatlantyku*, Warszawa 2015.
Aksamit B., *Stalinowcy na „Batorym”*, „Gazeta Wyborcza”, 15 VI 2015 (dodatek „Ale Historia”).
Bell I., *Moja podróż. Szlakiem południa*, Warszawa 1937.
Białaś T., *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983.
Borchardt K.O., *Szaman morski*, Gdynia 1998.
Bujkiewicz Z., *Aspiracje kolonialne w polityce zagranicznej Polski*, Zielona Góra 1998.
Czasznicka Z., *M.S. „Batory”*, „Plastyka” 1936, nr 4.
Data A., Małkowski K., *Baza wychodźstwa polskiego*, „Rocznik Gdyński” 1992/1993, nr 11.
Kortylewski J., *Pierwsze w historii polskie transatlantyki s/s „Polonia”, „Pułaski” i „Kościuszko”*, „Rocznik Gdyński” 1997, nr 12.
Koszela W., *Architektura okrętu. Transatlantyk m/s Batory*, Oświęcim 2019.
Pertek J., *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975.
Puchalski P., *Polityka kolonialna międzywojennej Polski w świetle źródeł krajowych i zagranicznych: nowe spojrzenie (1918–1945)*, „Res Gestae” 2018, t. 7.
Rogowski G., *Pod polską banderą przez Atlantyk. M/s Piłsudski i m/s Batory*, Warszawa 2015.
Twardowski M., *Polska wizytówka Batory*, „Morza, Statki i Okręty” 1999, nr 2.
Wańkiewicz M., *M/S „Batory”*, „Morze” 1936, nr 6.

STRESZCZENIE

Polska marynarka handlowa posiadała w swojej historii dziewięć transatlantycznych statków pasażerskich. Najdłużej spośród nich służył MS Batory, oddany do eksploatacji w 1936 r. Do wybuchu II wojny światowej Batory pływał na trasie z Gdyni do Nowego Jorku. Po agresji Niemiec na Polskę został wycarterowany przez rząd brytyjski. Przebudowany, służył jako transportowiec wojskowy i statek desantowy. Był wykorzystywany w operacjach morskich, stając się niejednokrotnie celem bezpośrednich ataków nieprzyjaciela. W 1946 r. zwrócono go Polsce. Przez kilka lat ponownie obsługiwał linię nowojorską, następnie pływał do Indii i Kanady. W 1969 r. został wycofany ze służby i dwa lata później sprzedany na złom.

Batory cieszył się dużym zainteresowaniem publicznym. Był bohaterem licznych artykułów i reportaży, pojawiał się także we wspomnieniach członków załogi i pasażerów. Zalicza się do nich m.in. relacja Heleny Deskur, która uczestniczyła w pierwszym rejsie po wprowadzeniu transatlantyku do eksploatacji. MS Batory odbył wówczas rejs wycieczkowy na trasie z Triestu do Gdyni.

Słowa kluczowe: MS Batory, transatlantyk, Triest, Dubrownik, Barcelona, Gibraltar, Casablanca, Fez.

ABSTRACT

The Polish merchant navy had nine transatlantic passenger ships in its history. The longest serving among them was the MS Batory, commissioned in 1936. Until the outbreak of World War II, the Batory sailed from Gdynia to New York. After Germany's aggression against Poland, the British government chartered it. Rebuilt, it served as a troop transport and landing ship. It was used in naval operations, more than once becoming the target of direct enemy attacks. In 1946, it was returned to Poland. For several years, it again served the New York line, and then sailed to India and Canada. In 1969, it was withdrawn from service and sold for scrap.

The Batory enjoyed considerable public interest. The central figure of numerous articles and reports, it also appeared in the memoirs of crew members and passengers. These include the memoirs of Helena Deskur, who was on the first cruise after the transatlantic ship went into service. The MS Batory at that time was on a cruise from Trieste to Gdynia.

Key words: MS Batory, transatlantic, Trieste, Dubrovnik, Barcelona, Gibraltar, Casablanca, Fez.