

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/132347,Janusz-Wrobel-Incydent-na-Batorym.html>
08.05.2024, 05:54

Janusz Wróbel: Incydent na „Batorym”

W długiej historii kontaktów Polonii amerykańskiej ze starym krajem ogromną rolę odgrywały polskie statki pasażerskie kursujące na linii północnoatlantyckiej. Wśród nich największą popularnością cieszył się m/s „Batory”.

W latach trzydziestych XX stulecia zamówiono w stocznjach zagranicznych kilka nowoczesnych statków pasażerskich. W ten sposób powstała królewska seria polskich liniowców. Były wśród nich statki „Chrobry”, „Sobieski”, „Batory” i „Piłsudski”. Jednostki te dały się poznać przed wojną jako statki nowoczesne, oferujące wysoki standard podróżowania. Przynosiły chlubę Polsce i stały się doskonałą wizytówką kraju we wszystkich portach świata.

Wybuch wojny w 1939 r. przerwał pomyślny rozwój polskiej żeglugi pasażerskiej.

Większość statków znajdowała się poza Bałtykiem i szczęśliwie nie wpadła w ręce niemieckie. Oczywiście o normalnych rejsach nie mogło być już mowy i „Batory”, tak jak inne statki, przekształcony został w transportowiec wojska. W latach 1939-1945 m/s „Batory” przemierzał tysiące mil morskich w ciężkiej służbie transportowej. Gdy zakończyła się wojna powrócił do macierzystego portu w Gdyni. Nadal był flagowym statkiem istniejącej już przed wojną linii okrętowej Gdynia-American Line.

„Batory” w świecie komunizmu

Wydawać by się mogło, że perspektywy rozwoju żeglugi pasażerskiej w powojennej Polsce będą dobre, chociażby z tej przyczyny, że Polska uzyskała szeroki dostęp do Bałtyku i dwa wielkie porty, w Gdańsku i Szczecinie. Niestety, na przeszkodzie stanęła zmiana sytuacji politycznej. Polska stała się krajem komunistycznym, politycznie i gospodarczo



Statek pasażerski m/s „Batory” podczas wyprowadzania z portu w Gdyni przez holownik „Ursus”. W tle (z lewej) widoczny nulk szkoleniowy ORP „Bałtyk”. Przed II wojną, wolna Polska, lata 30. XX w. Fot. z zasobu IPN (kolekcja: Andrzej Kapiński).

podporządkowanym Związkowi Sowieckiemu. Z Zachodu do kraju wracało coraz mniej ludzi, gdyż uchodźcy nie widzieli dla siebie miejsca w komunistycznym kraju, a w ośrodkach polonijnych chętnych do odwiedzania Polski Ludowej nie było również zbyt wielu. Coraz mniej ludzi wyjeżdżało z Polski, bowiem władze bardzo zaostrzyły politykę paszportową.

„Batory” tak jak przed wojną, również po 1945 r. pływał do Nowego Jorku. Zmniejszającą się ciągle liczbę pasażerów narodowości polskiej rekompensowali obcokrajowcy, gdyż po drodze statek zawijał do portów skandynawskich i angielskich. Polski statek miał dobrą renomę i dlatego w tych krajach wciąż byli chętni do korzystania z jego usług. Dalszy los polsko-amerykańskiej linii żeglugowej stanął jednak pod znakiem zapytania na skutek incydentu, który wydarzył się wiosną 1949 r.

„Gangsterski napad” ...

16 i 17 maja tego roku nagłówki największych gazet w Polsce Ludowej krzyczały wielkimi tytułami: *Gangsterski napad na polski statek pasażerski, Bezprzykładny akt gwałtu!*

Zdumieni czytelnicy dowiadywali się z tej prasy, że „Batory” podczas rejsu powrotnego z Nowego Jorku do Gdyni zatrzymał się na brytyjskich wodach terytorialnych, 8 mil od portu w Southampton. Na pokład statku weszli urzędnicy brytyjscy, którzy mieli przeprowadzić rutynową odprawę celną i paszportową. Okazało się jednak, że tym razem nie były to tylko standardowe czynności, a ekipa Brytyjczyków składała się również z funkcjonariuszy policji i przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Przybyszów interesował tylko jeden pasażer polskiego statku. Był nim Gerhard Eisler. Nie zważając na protesty kapitana i samego Eislera, założono mu kajdanki i motorówką odwieziono na ląd.

W dniu 16 maja sekretarz generalny polskiego MSZ Stefan Wierbłowski wezwał ambasadora Wielkiej Brytanii i wręczył mu notę protestacyjną rządu polskiego. Zarzucił Brytyjczykom, że aresztowanie Eislera było jaskrawym nadużyciem uprawnień państwa przybrzeżnego, gdyż oznaczało pozbawienie Eislera dobrodziejstw azylu udzielanego mu już przez władze polskie. Podkreślano, że akcja Brytyjczyków była sprzeczna z artykułem 14 Deklaracji Praw Człowieka Narodów Zjednoczonych i została wykonana na zamówienie władz amerykańskich.

[Czytaj całość na portalu przystanekhistoria.pl](http://przystanekhistoria.pl)