

MUZEUM
EMIGRACJI
GDYNIA ul. Polska 1

Autor: Filip Miłtuński

Ilustracje: Adam Pękalski



M/S BATORY

Wiek graczy



12+

Liczba graczy



2-4

Czas gry



60'

GRANNA

WSTĘP

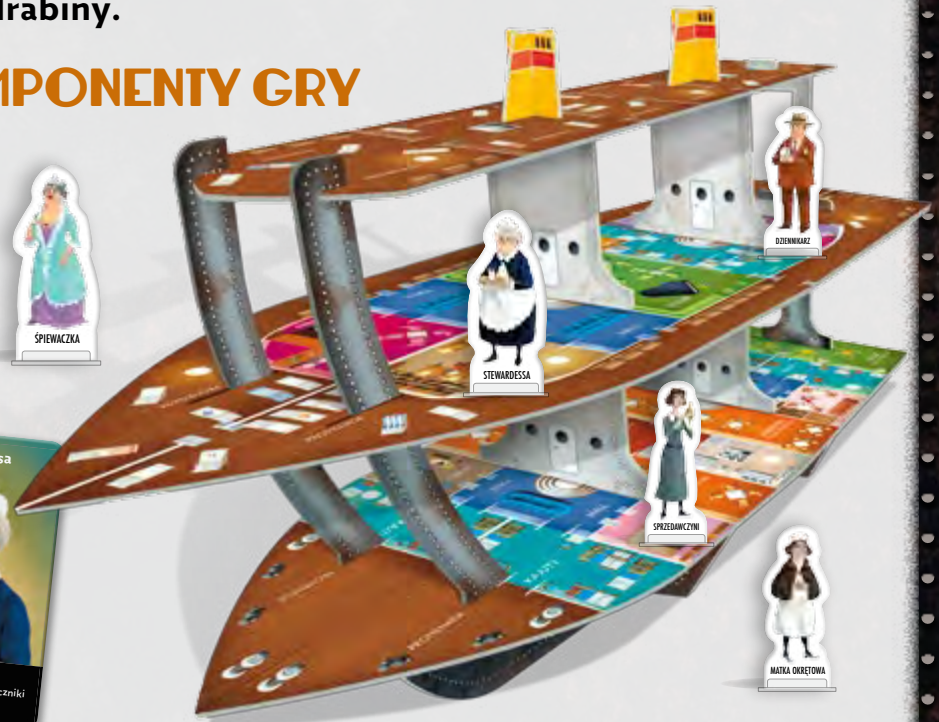
Na pokładzie transatlantyku M/S Batory doszło do kradzieży kosztowności. Po ostatnim wytwornym balu zniknęły perły Hrabiny! Waszym zadaniem, Szanowni Detektywi, jest zdemaskowanie i ujęcie złodzieja. Ten, kto tego dokona, zdobędzie sławę, nagrodę pieniężną i dożywotną wdzięczność Hrabiny.

KOMPONENTY GRY

12 pionków postaci ▶



▶ 13 kart postaci



trójpoziomowa plansza ▲

▶ 9 kart wydarzeń



▶ 33 karty pytań



4 zastłonki ▶



▲ notes z kartami dochodzenia

Do gry potrzebne będą również 4 długopisy (lub ołówki), których nie ma w zestawie. Przed rozpoczęciem rozgrywki należy się w nie zaopatrzyć.

PRZYGOTOWANIE DO GRY

1. Przygotujcie trójwymiarową planszę statku. Szczegółowa instrukcja, jak złożyć statek, znajduje się na stronach 10-11. Gotową planszę połóżcie na środku stołu – tak, aby każdy gracz miał do niej swobodny dostęp.

2. Następnie rozmieście 12 **pionków postaci**. Na planszy znajdują się okrągłe symbole. Na każdym z nich należy losowo rozmieścić po jednym pionku postaci.

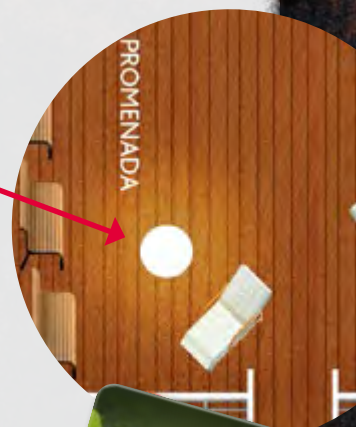
3. Każdy z graczy otrzymuje zastłonkę, jedną **kartę dochodzenia** i długopis lub ołówek. Kartę dochodzenia należy umieścić za zastłonką – tak, aby nie była widoczna dla innych graczy.

4. Przetasujcie talię **kart postaci**. Wierzchnią kartę odłóżcie na bok i zadbajcie, by jej awers nie był widoczny dla żadnego z graczy. Postać, która widnieje na odłożonej karcie, będzie podczas tej rozgrywki złodziejem. Następnie rozdzielcie pomiędzy graczy pozostałe karty. Jeżeli w rozgrywce uczestniczą 3 osoby, każda otrzyma po 4 karty; gdy grają 4 osoby – po 3 karty. W wariacie dwuosobowym należy ukryć 3 karty postaci, a pozostałe 10 rozdzielić po równo między graczy.

Każdy gracz zapoznaje się z otrzymanymi kartami, ale nie ujawnia ich pozostałym uczestnikom gry. Gracze notują na swoich kartach dochodzenia, jakie postacie otrzymali (dla ułatwienia mogą je po prostu wykreślić). Są to postacie, które w wyniku wstępnego śledztwa udało się oczyścić z wszelkich zarzutów.

5. Przetasujcie talię **kart wydarzeń**. Następnie odstońcie wierzchnią kartę – będzie to pierwsze obowiązujące w grze wydarzenie. Talię z pozostałymi kartami połóżcie w łatwo dostępnym miejscu.

6. Przetasujcie talię **kart pytań**. Każdy z graczy otrzymuje po 2 karty i zapoznaje się z nimi, nie ujawniając ich pozostałym graczom. Następnie należy dobrać 3 karty z góry talii i położyć je odkryte na środku stołu.






JESTEŚCIE GOTOWI DO GRY!



POSTACIE

W grze występuje 13 postaci. Każda z nich ma trzy cechy.



Są to: płeć (męska lub żeńska)  

rola (członek załogi lub pasażer)  

oraz wiek (młody, średni lub starszy)   

Każda postać jest unikatowa, ponieważ ma jedyny w swoim rodzaju zestaw tych trzech cech. Dzięki temu gracze mogą w trakcie rozgrywki dedukować, które postacie na początku gry trafiły do pozostałych graczy. Krąg podejrzanych będzie się zawężał – aż jeden z graczy poprawnie wskaże złodzieja i wygra grę.

Papugi Kapitana to postać wyjątkowa. Nie posiadają swojego pionka, ponieważ siedzą na ramionach Kapitana. Z tego powodu znajdują się zawsze w tym samym pomieszczeniu, co on. Warto zauważyć, że Papugi Kapitana mają płeć męską i żeńską oraz są członkami załogi. Nie mają natomiast określonego wieku.

PRZEBIEG GRY

Rozgrywkę zaczyna gracz, który jako ostatni pływał statkiem lub łodzią.

W swoim ruchu gracz wykonuje trzy kroki – w poniższej kolejności:

1. PRZEMIESZCZA POSTACIE NA PLANSZY I ZDOBYWA KARTY.

2. ZAGRYWA Z RĘKI JEDNĄ LUB WIĘCEJ KART PYTAŃ.

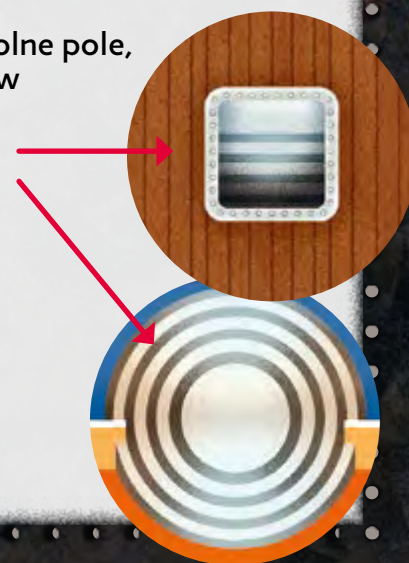
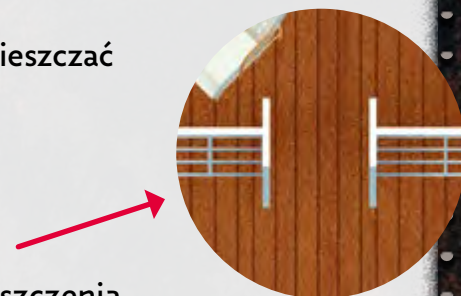
3. ZADAJE PYTANIE.

1. PRZEMIESZCZANIE POSTACI

Gracz ma do wykorzystania pulę **4 punktów** ruchu, dzięki którym może przemieszczać postacie po planszy.

Obowiązują przy tym następujące zasady:

- Gracz może poruszać się dowolnymi postaciami.
- 1 punkt ruchu pozwala przemieścić jedną postać do sąsiedniego pomieszczenia. Pomieszczenia muszą być ze sobą połączone, tj. w ścianie pomiędzy nimi powinno znajdować się przejście.
- Gracz może dowolnie dzielić punkty ruchu pomiędzy postacie. W wyniku takiego podziału ma prawo poruszyć się np. dwiema postaciami – każdą o dwa pola; czterema postaciami – każdą o jedno pole itd.
- Jeśli postać wejdzie na pole klatki schodowej, może z niego przejść na dowolne pole, które sąsiaduje z tą samą klatką schodową – na dowolnym z trzech pokładów statku. Warto zauważyć, że klatki są dwie. Zarówno wejście do klatki, jak i wyjście z niej kosztuje gracza po 1 punkcie ruchu. Żadna postać nie może zakończyć swojego ruchu na klatce schodowej.
- Podczas ruchu gracza żadna z postaci nie może ponownie wejść na pole, na którym była już w trakcie tego ruchu.
- Na jednym polu nie mogą nigdy znajdować się więcej niż 3 pionki postaci.
- Gracz nie musi wykorzystywać wszystkich dostępnych punktów ruchu.



- Jeśli gracz, przemieszczając postacie, spełnił warunek zapisany na karcie wydarzenia, zdobywa za to 1 kartę pytania. Karty dobiera z banku kart (czyli spośród trzech odkrytych kart) lub z zakrytej talii. Bank kart uzupełnia się na koniec ruchu gracza.

W wydarzeniach, które wiążą się z danym pomieszczeniem, gracz zdobywa kartę pytania za każdym razem, gdy dowolna postać wchodzi do tego pomieszczenia z pomieszczenia o innej nazwie. Oznacza to np., że w trakcie wydarzenia „Słoneczny dzień” przejście z promenady na promenadę nie zapewni graczowi karty pytania.

W wydarzeniach, które dotyczą określonego rodzaju postaci, gracz zdobywa kartę za każdym razem, gdy dowolna postać wchodzi do pomieszczenia i spotyka tam inną postać, która spełnia warunek zapisany na karcie tego wydarzenia. Jeśli w pomieszczeniu znajdują się dwie takie postacie, gracz otrzymuje za to 2 karty pytań. W przypadku wydarzenia „Gra w badmintona” i możliwe jest uzyskanie 3 kart (Papugi, Kapitan i trzecia męska postać).

Przykład: Trwa wydarzenie „Dancing w salonie”. Gracz przesuwa pionek Dziennikarza do kajuty, w której znajdują się Matka Okrętowa i Pierwszy Oficer. Dziennikarz spotyka tym samym dwóch członków załogi – gracz może więc dobrać dwie nowe karty pytań.

UWAGA: Pionek przedstawiający Kapitana i Papugi liczy się na te potrzeby jako 1 kobieta i 2 mężczyzn.

Przykład: Rozpatrywane jest wydarzenie „Gra w badmintona”. Gracz spotyka Kapitana. Otrzymuje tym samym 2 karty.

Gracz nigdy nie może mieć w ręku więcej niż 5 kart pytań. W wyniku spełnienia warunków może ich mieć więcej, ale na koniec musi odrzucić nadwyżkę, tak aby mieć w ręku nie więcej niż 5 kart.

Jeśli któryś ze stosów kart się wyczerpie, należy przetasować wykorzystane karty i utworzyć z nich nowy stos dobierania.

2. ZAGRYWANIE KART

Gracz może zagrać z ręki 1 lub więcej kart pytań. Karty kładzie odkryte na stole – tak, aby pozostali gracze mogli je zobaczyć. Jeśli w dolnej części choć jednej z tych kart znajduje się czerwony pasek, należy natychmiast dobrać kolejną kartę wydarzenia i położyć ją odkrytą na poprzedniej karcie. Niezależnie od liczby zagranych kart pytań z czerwonym paskiem, do rozgrywki wprowadzana jest tylko 1 nowa karta wydarzenia. Zastępuje ona poprzednią kartę wydarzenia.

Jeśli gracz nie ma żadnych kart lub została mu tylko karta **Liczba**, ciągnie 1 kartę z zakrytego stosu i od razu ją zagrywa. Jeśli okaże się, że to też karta **Liczba**, gracz pobiera i zagrywa kolejną kartę, zaś kartę (karty) **Liczba** odkłada na stos kart odrzuconych.

3. ZADANIE PYTANIA

Gracz zadaje jedno pytanie dowolnej osobie – poza tą, która zadała mu pytanie w poprzednim ruchu (nie jest więc dozwolone tzw. odbicie pytania). Zasada ta nie dotyczy jednak rozgrywki dwuosobowej.

W grze znajduje się 6 kategorii pytań: **Wiek, Płeć, Rola, Pomieszczenie, Pokład, Liczba**. Aby zadać pytanie, gracz wykorzystuje karty pytań, które zagrał w kroku nr 2.

- Pytanie musi być tak sformułowane, aby odpowiedź brzmiała „tak” lub „nie”.

Przykład:

Gracz zagrywa kartę Pomieszczenie i zadaje pytanie:

- Czy masz jakieś postacie w którejś z kajut?
- Czy masz więcej postaci w salonie niż w palarni?
- Czy dwie twoje postacie znajdują się na promenadzie?

- Jeśli gracz zagrał kilka różnych kart pytań, może zadać jedno pytanie nawiązujące do kilku kategorii. Pytanie musi jednak być sformułowane w taki sposób, aby odpowiedź brzmiała: „tak” lub „nie”. Jeżeli pośród zagranych kart pytań znajduje się karta **Liczba**, pytanie można sformułować tak, by odpowiedź wymagała podania konkretnej liczby (pytanie powinno wówczas zaczynać się od „ile”).

Przykład I:

Gracz zagrywa karty Płeć i Wiek, a następnie zadaje pytanie:

- Czy masz jakieś kobiety w średnim wieku?
- Czy masz więcej mężczyzn starszych niż młodych?
- Czy masz dokładnie jednego młodego mężczyznę?

Przykład II:

Gracz zagrywa karty Pokład i Liczba, a następnie zadaje pytanie:

- Ile masz postaci na pokładzie słonecznym?
- Ile masz postaci na pokładzie spacerowym?

- Jeśli gracz zagrał co najmniej 2 karty z tej samej kategorii, może zadać pytanie graczowi, któremu odpowiadał podczas poprzedniego ruchu (tzw. odbicie pytania). Zasada ta nie dotyczy rozgrywki dwuosobowej, w której pytania zawsze zadaje się jednemu przeciwnikowi.



POZOSTAŁE ZASADY ZWIĄZANE Z ZADAWANIEM PYTAŃ

- Nie można zadawać pytania, postępując się przy tym nazwą konkretnej postaci.
- Zagranie wyłącznie 1 karty z kategorii **Liczba** nie pozwala na zadanie żadnego pytania.
- Papugi Kapitana zawsze znajdują się na tym samym polu, co Kapitan (czyli siedzą mu na ramionach), ale traktowane są jako osobna postać. Papugi są płci męskiej i żeńskiej, więc odpowiadając na pytania traktujemy jej jako pojedynczą postać o dwóch płciach. Jeśli np. gracz, który ma Hrabinę, Kapitana i Papugi, zostanie zapytany o to, czy ma więcej kobiet niż mężczyzn, powinien odpowiedzieć „nie”. W tej sytuacji wśród jego kart znajdują się bowiem dwie kobiety i dwóch mężczyzn. Same Papugi na potrzeby karty **Liczba** traktowane są jako jedna postać.

ODPOWIEDŹ

Gracz, któremu zadano pytanie, ma obowiązek udzielenia odpowiedzi zgodnie z prawdą. Zarówno zadane pytanie, jak i uzyskana odpowiedź są jawne dla wszystkich graczy.

RUCH KOLEJNEGO GRACZA

Jako kolejny rusza się gracz, który odpowiadał na pytanie aktywnego gracza.

JAK KORZYSTAĆ Z ARKUSZA DOCHODZENIA?

Arkusze dochodzenia podzielony jest na dwie części. Górna część zawiera pola, w których należy wpisać imiona pozostałych graczy, pola z poszczególnymi symbolami charakteryzującymi postacie oraz pola na notatki. Dolna część zawiera spis wszystkich postaci i symboli, które znajdują się na ich kartach. Nad każdą z postaci znajduje się kwadratowe pole. Jeśli gracz wydedukował, że dana postać nie ukradła pereł Hrabiny, to stawia tam krzyżyk. Jeśli natomiast gracz zdecydował się na oskarżenie, to w tym polu powinien wstawić „ptaszka”. Notatki można prowadzić w dowolny sposób. Obok zaprezentowano przykładowy zapis.

Tomek ma przynajmniej jednego członka załogi i dokładnie dwóch mężczyzn.

Marek ma więcej niż jednego członka załogi.

Tomek ma przynajmniej dwie postacie, które są kobietami.



KONIEC GRY

Każdy z graczy może w dowolnym momencie gry (nie musi czekać na swój ruch) podjąć próbę zdemaskowania przestępcy. Aby to zrobić, mówi na głos „Oskarżam!”.

Wówczas gra zostaje na chwilę przerwana, a gracz zaznacza oskarżoną postać na specjalnym polu na karcie dochodzenia. Następnie podgląda kartę postaci odłożoną na początku gry. Jeśli na karcie znajduje się postać, która została przez niego oskarżona, oznacza to, że gracz zdemaskował przestępcę i wygrywa grę. Jeśli się pomylił, informuje o tym graczy i nie pokazując im karty, chowa ją z powrotem pod planszę.

Od tej pory gracz ten może już tylko odpowiadać na pytania zadane przez innych graczy. Sam nie zagrywa kart pytań, nie przemieszcza postaci na statku i nie zadaje nikomu pytań. Jeśli jedna z pozostałych osób podczas swojego ruchu zada temu graczowi pytanie, kolejną osobą grającą zostaje gracz siedzący po lewej stronie osoby, która zadała pytanie. Gracz, który dokonał błędnego oskarżenia, nie może już więcej podejmować prób oskarżenia.

Gra kończy się, gdy dowolny gracz oskarży właściwą postać lub gdy wszyscy gracze – poza jednym – błędnie wskażą złodzieja. W tej sytuacji ostatni gracz, który nie podjął jeszcze próby oskarżenia, wygrywa grę.

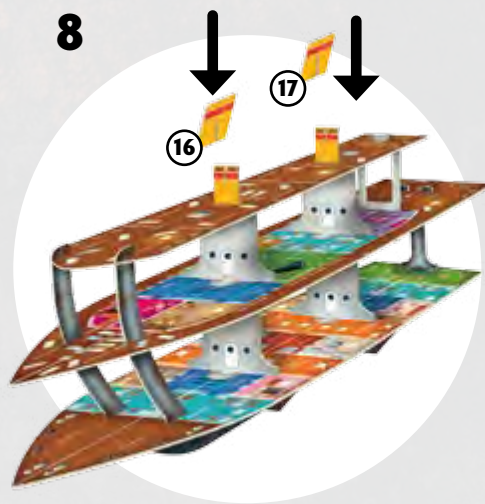
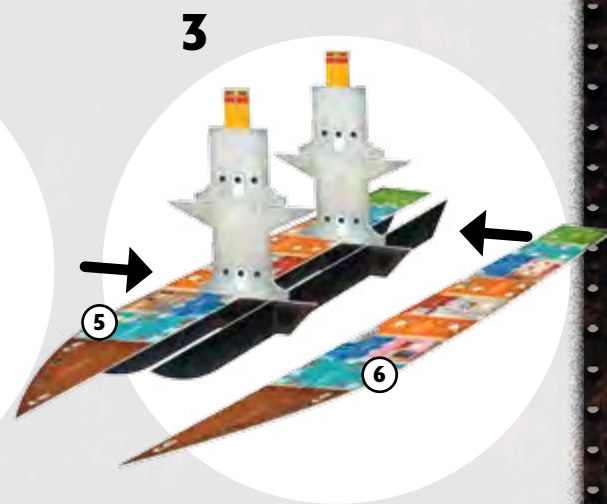
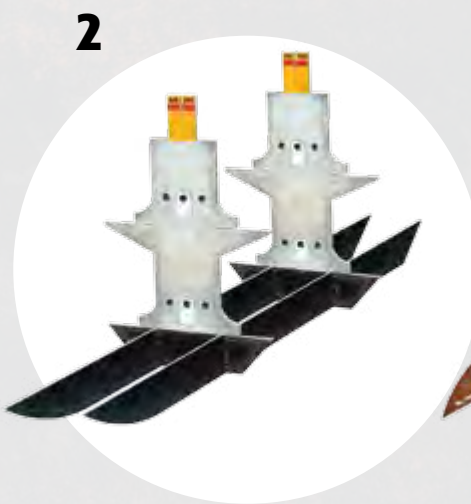
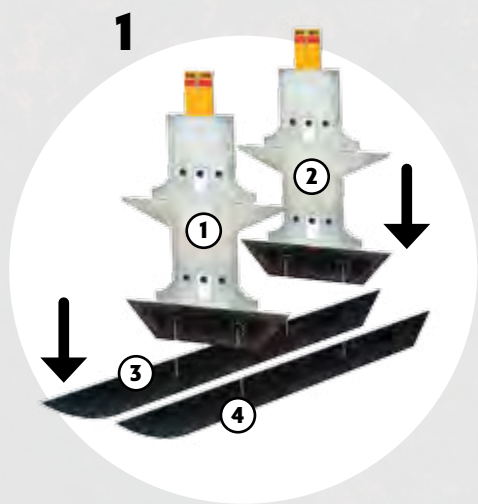
GRA DLA 2 OSÓB

W grze dwuosobowej jest trzech przestępców. Aby wygrać, trzeba w trakcie jednego oskarżenia prawidłowo wskazać trzy postacie. Jeśli choć jedną postać podano błędnie, gracz, który dokonał fałszywego oskarżenia, przegrywa!

Przygotowanie do gry wygląda niemal tak samo, jak w wariantach dla 3 i 4 osób. Jediną różnicą jest to, że przed rozpoczęciem rozgrywki odkłada się na bok 3 karty postaci (zamiast 1, jak w grze dla większej liczby osób). Następnie każdy gracz otrzymuje po 5 kart postaci.

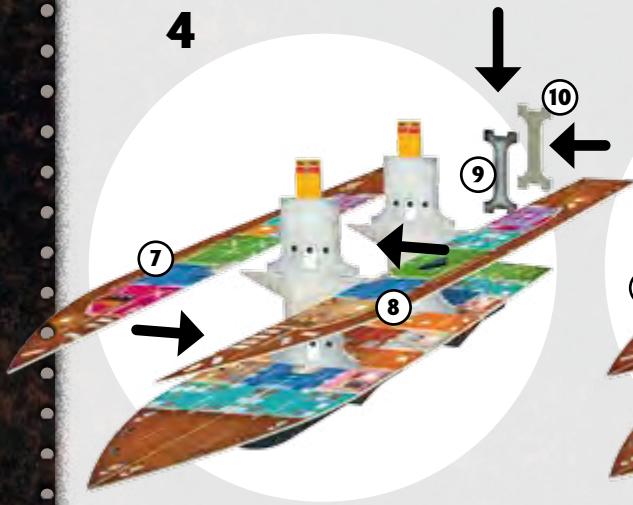
W wariantcie dwuosobowym rywale zadają sobie pytania na przemian; nie obowiązuje zakaz odbijania pytania.

ŻYCZYMY OWOCNEGO ŚLEDZTWA!

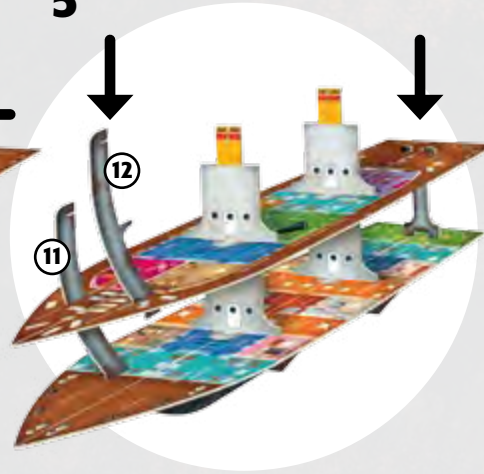


Plansza do gry M/S Batory ma stronę w języku polskim i stronę w języku angielskim. Należy tak złożyć planszę, aby na wszystkich elementach widoczne były teksty w jednym języku.

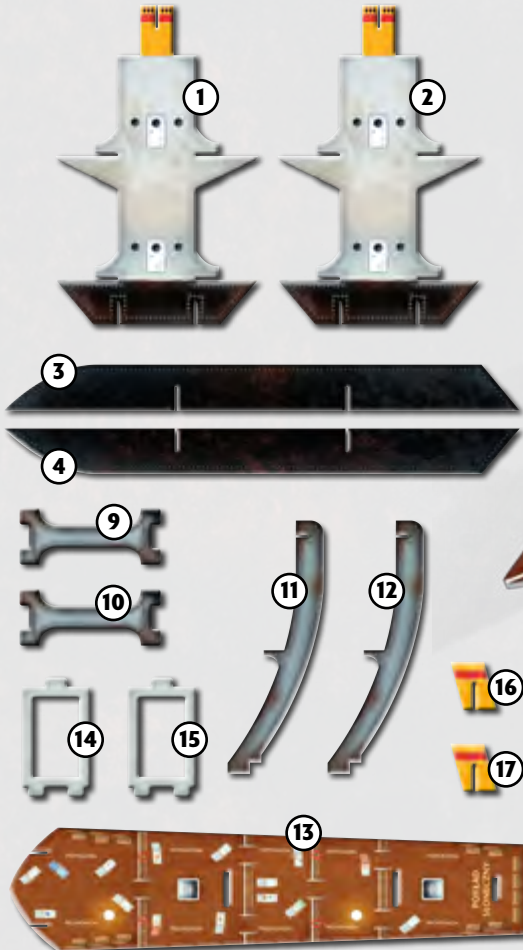
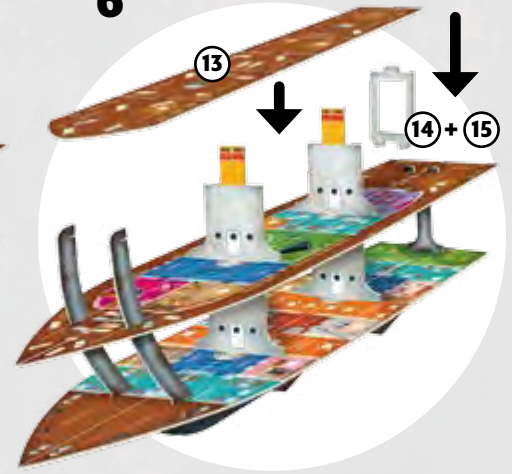
4



5



6



UWAGA: W grę M/S Batory można grać również bez konieczności składania całego modelu statku. Wystarczy położyć na stole 3 pokłady i grać tak, jak przy użyciu tradycyjnej planszy.

Muzeum Emigracji w Gdyni powstało w historycznym Dworcu Morskim i przylegającym do niego Magazynie Tranzytowym. Ten zbudowany w 1933 roku budynek przez lata służył obsłudze ruchu emigracyjnego i był miejscem, skąd setki tysięcy ludzi wyruszały w świat. Tutaj łączyły się najodleglejsze szlaki, tu cumowały legendarne polskie transatlantyki na czele z M/S Batorym. Dzisiaj znajduje się tu m.in. wystawa, która opowiada o Polakach wyjeżdżających w różnych czasach, z różnorodnych powodów, do rozmaitych miejsc na świecie.

M/S BATORY



12 fot. Henryk Poddębski, Polona - Biblioteka Narodowa (domena publiczna)

POCZĄTKI

Batory nie był zwykłym statkiem. Był namacalnym, spełnionym marzeniem o polskiej flocie na morzach i oceanach świata. Otoczyła go legenda, tak piękna i bogata, że żaden inny, największy nawet transatlantyk nie mógł się z nim równać.

◆ Wszystko zaczęło się w roku 1930. W tych trudnych ekonomicznie warunkach powołano ogromnym wysiłkiem Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe (PTTO), które wykupiło większościowy pakiet akcji duńskiej linii Baltic America Line. Na tej podstawie strona polska stała się właścicielką trzech przestarzałych statków – Polonii, Kościuszki i Pułaskiego. To dzięki nim wkrótce zainaugurowano pierwsze polskie połączenie z Nowym Jorkiem.

◆ Skutki kryzysu ekonomicznego z 1929 roku jednak szybko dały o sobie znać polskiemu przewoźnikowi. Stany Zjednoczone wprowadziły ograniczenie liczby przyjmowanych imigrantów. Dla PTTO, które nastawione było właśnie na ruch emigrancki, oznaczało to spore kłopoty. Należało jak najszybciej podjąć zdecydowane kroki, aby utrzymać rentowność linii, która zaczęła pochłaniać coraz wyższe państwowe dotacje. Był rok 1932, gdy zapadła decyzja o budowie nowoczesnych statków, bardziej dostosowanych do potrzeb armatora. Miały one nadal przewozić emigrantów, ale luksusami najwyższej klasy wabić także turystów, przedsiębiorców i delegacje rządowe.

BUDOWA

Minął rok, zanim to, co wydawało się nierealną mrzonką, stało się rzeczywistością. W biurach linii ustalono, że najwłaściwszymi jednostkami do cotygodniowej obsługi linii Gdynia–Nowy Jork będą dwa liniowce o prędkości około 18 węzłów. Ponieważ w Polsce nie było odpowiedniej infrastruktury stoczniowej, postanowiono zlecić budowę obu jednostek stoczni zagranicznej. Najkorzystniejsza oferta wpłynęła od włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone. Pozostawał jednak jeszcze jeden problem – pieniądze. W dobie kryzysu wyjątkowo trudno było je zdobyć, a luksusowe liniowce, chociaż potrzebne, były bardzo kosztowne. Jednak i ten problem udało się rozwiązać – za statki zapłacono polskim węglem, którym zainteresowane były włoskie koleje.

◆ Budowę rozpoczęto w 1934 roku. Stalowe kadłuby obu liniowców wzorowane były na zwodowanym kilka lat wcześniej statku Victoria. Każdy ważył około 5 200 ton, z czego użyte drzewo – 230 ton, farby, cement i izolacja – 270 ton, instalacje – 700 ton, rurociągi – 300 ton, urządzenia pasażerskie – 1 100 ton, instalacja elektryczna – 200 ton, maszyny napędowe z wałami, śrubami oraz pomocniczymi mechanizmami – 1 800 ton i w końcu części zapasowe itp. – 200 ton. Pierwszy ze statków, który otrzymał nazwę Piłsudski, został zwodowany 19 grudnia 1934 roku. Drugi spłynął na wodę 3 lipca 1935 roku, dostając po wielu perturbacjach imię Batory.

◆ Strona polska nie miała doświadczenia w projektowaniu kadłubów, dlatego jej udział w budowie ograniczył się praktycznie do dekoracji wnętrza. W tym celu powołano nawet specjalną Podkomisję Artystyczną, której przewodniczącym został profesor Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Wojciech Jastrzębowski, a członkami inż. arch. Stanisław Brukalski, dr inż. arch. Lech Niemojewski oraz rektor Warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych, prof. Tadeusz Pruszkowski. Głównym problemem, z którym musiała zmierzyć się Podkomisja, był bardzo ograniczony budżet na zakup dzieł sztuki. Kłopot przezwyciężono dzięki dodatkowym darowiznom od Banku Gospodarstwa Krajowego,

Banku Polskiego, Pocztovej Kasy Oszczędności oraz Polskiej Konwencji Węglowej. Dzięki temu niewielkim kosztem udało się stworzyć wnętrza proste, mieszkalne i bardzo komfortowe, którymi zachwycała się międzynarodowa klientela obu statków.

PIERWSZE LATA SŁUŻBY

Batory był gotów do drogi w 1936 roku. Jego kapitanem został Eustazy Borkowski, wcześniejszy dowódca transatlantyku Kościuszko. PTTO, które w międzyczasie zmieniło nazwę na Gdynia America Line (GAL), postanowiło wykorzystać fakt, że statek był budowany we Włoszech i zorganizować na nim prestiżowy rejs do Polski. Inauguracyjną podróż zatytułowano „Szlakiem Południa”, a jej trasa biegła z Triestu przez Dubrownik, Barcelonę, Casablankę, Maderę, Lizbonę i Londyn aż do Gdyni. Na pokład zaproszono wielu znakomitych gości. Znaleźli się wśród nich m.in. malarz Wojciech Kossak, wdowa po Stefanie Żeromskim, Anna wraz z córką Moniką oraz popularna aktorka teatralna i filmowa Irena Eichlerówna-Stypińska. Zaproszono również przedstawicieli prasy. W eleganckich kabinach rozgościł się m.in. dziennikarz i pisarz Melchior Wańkowicz, który z każdego portu nadawał depesze dotyczące przebiegu podróży odczytywane w Polskim Radiu.

◆ Transatlantyk wpłynął pierwszy raz do Gdyni 11 maja 1936 roku, witany przez tłumy przybyłe z całej Polski. Sześć dni później podczas uroczystej mszy poświęcono jego banderę. W pierwszy transatlantyczny rejs Batory wypłynął 18 maja. Na pokładzie znalazła się wówczas delegacja rządowa, w skład której wchodził wiceminister Franciszek Doleżał, nowo mianowany polski ambasador w Stanach Zjednoczonych Jerzy Potocki, generał brygady dr Bolesław Wieniawa-Długoszowski oraz generał Gustaw Orlicz-Dreszer. Transatlantyk przybył do Nowego Jorku 28 maja 1936 roku, osiągając przeciętną prędkość 18 węzłów i pokonując trasę w 7 dni i 17 godzin, nie licząc 8 godzin postoju w Kopenhadze.

◆ Oprócz kolejnych rejsów liniowych statku dodano również rejsy wycieczkowe. W sezonie letnim Batory wraz z bliźniaczym Piłsudskim odbywały serię wycieczek z Gdyni do państw nadbałtyckich. Wycieczki tego typu były znacznie tańsze niż atlantyckie rejsy i tak popularne, że aż do wybuchu II wojny światowej zapewniały obu statkom komplet pasażerów. Nieco inaczej wyglądała sytuacja w zimie. Był to tzw. martwy sezon na Atlantyku, czyli moment spadku przewozów pasażerskich. Zarząd GAL zdecydował, że przez ten czas Piłsudski nie będzie pływał po Atlantyku, a zajmie się obsługą wycieczek amerykańskich, które wiodły z Nowego Jorku na Kubę, Bermudy lub Jamajkę. Także Batory był kilkakrotnie włączany w plan tych egzotycznych rejsów.

◆ Dobrą passę udanych rejsów Batorego przerwała seria tajemniczych pożarów. 3 czerwca 1937 roku, gdy statek znajdował się w drodze do Nowego Jorku, u podnóża drugiego komina zaczął wydobywać się dym. Źródło pożaru znaleziono kilka pokładów niżej w hali maszyn. Batory wkrótce musiał się zatrzymać, a pasażerów ewakuowano na tylne pokłady statku. W tym czasie załoga

walczyła z żywiołem. Ogień udało się ugasić, a dzięki staraniom pracowników maszynowni przywrócono sprawność wszystkich potrzebnych podzespołów i uruchomiono ponownie silniki. W wyniku śledztwa wyszło na jaw, że przyczyną nieszczęścia był niezamknięty zawór, przez który znaczna ilość paliwa wylała się na gorący kocioł, zapalając jego opary.

◆ Do najbardziej tajemniczego pożaru doszło jednak kilka miesięcy później, 9 kwietnia 1938 roku, kiedy w ładowni numer 3 pojawił się ogień. Znajdowały się w niej skrzynie nadane w Danii. Po dotarciu do Nowego Jorku naświetlono pozostałości skrzyń ultrafioletem, w którym doskonale było widać ślady sugerujące użycie produktów benzynowych. W trocinach znaleziono także resztki kwasu siarkowego, który wytworzył w skrzyni wysoką temperaturę. Sabotaż był więc właściwie oczywisty. Sprawców jednak nigdy nie złapano.

◆ Nie mniej problemów przysparzał polskiemu przewoźnikowi proceder przemytu nielegalnych pasażerów na pokładzie Batorego. Członkowie załogi, kuszeni sporymi sumami, zgadzali się przewozić nielegalnie podróżnych, którzy nie mieli odpowiednich pozwoleń, wiz i biletów. Proceder ten stanowił problem już w czasie pierwszych rejsów i został ostatecznie ukrócony dopiero po wybuchu największej przemytniczej afery, o której pisały wszystkie najważniejsze krajowe dzienniki. Po przeprowadzonym śledztwie okazało się, że szajka przemytnicza miała bardzo rozbudowane struktury. W małych miasteczkach działali naganiacze, którzy szukali klientów na nielegalny przejazd, inni mieli za zadanie namawiać członków załogi do wspomagania przestępczej działalności. Po wykryciu w 1937 roku sporej grupy nielegalnych pasażerów wprowadzono zabezpieczenia, które przerwały w końcu przemytniczy proceder, uprawiany latami na statkach GAL.



WOJNA

W dniu wybuchu wojny oba polskie motorowce znajdowały się na Atlantyku. Piłsudski wracał do Gdyni, Batory zmierzał do Nowego Jorku. 1 września 1939 roku na liniowiec dotarł szyfrowany telegram nakazujący zawinięcie do najbliższego angielskiego portu. Kapitan Borkowski zdecydował się jednak nie zawracać i przepłynąć Atlantyck, co stało się później przedmiotem krytyki ze strony władz GAL. Zmodyfikowano kurs, przeprowadzając statek w pobliżu Grenlandii, z daleka od transatlantyckich tras. Liniowiec przybył do Nowego Jorku 5 września 1939 roku. Kilkanaście dni później na pokładzie doszło do strajku z powodu braku zaufania do dowódcy i zaległości w wypłatach ze strony armatora. W wyniku strajku ze statku zdjęto kapitana Eustazego Borkowskiego. W Nowym Jorku pozostało dobrowolnie także 185 osób załogi. Tego samego dnia statek wypłynął do Halifaxu, gdzie stał aż do 5 grudnia 1939 roku, gdy został wycarterowany przez brytyjską Admiralicję.

◆ 23 grudnia Batory wyruszył w swój pierwszy wojenny rejs w charakterze transportowca do Glasgow. Tam, po generalnej przebudowie i dostosowaniu do potrzeb wojska, skierowano go do bardzo niebezpiecznych transportów do Norwegii. 10 kwietnia 1940 roku Batory wyszedł w swój pierwszy rejs w ramach kampanii norweskiej. Został wówczas zaatakowany przez okręt podwodny U-65, ale wystrzelone torpedy chybiły. Chwilę później doszło także do ataku lotniczego. Za swoje poświęcenie i udział w walkach Batory został należycie doceniony. Po zakończeniu operacji w Europie Północnej na jego pokładzie pojawił się wysoko postawiony gen. Edmund Ironside wraz z brytyjskim sztabem, aby osobiście pogratulować załodze dobrze wykonanego zadania.

◆ Kolejne rejsy Batorego wiodły do Francji, gdzie transatlantyk w bardzo niebezpiecznych warunkach prowadził ewakuację żołnierzy i ludności cywilnej. Niewiele później odszedł w konwoju do Kanady. Podróż ta stała się słynna dzięki niezwykłej zawartości ładowni statku. W Londynie znajdowały się wówczas ewakuowane skarby wawelskie – miecz Szczerbiec i arrasy. Cenne muzealia zapakowano na wagony i przewieziono do Glasgow. Tam na polski statek załadowano także inny cenny ładunek – złoto z angielskiego banku. Aby zabezpieczyć transport przed atakiem ze strony Niemców, upubliczniono wiadomość, że Batorem będą przewożeni jeńcy wojenni. Po niewielkiej usterce w okolicach Nowej Fundlandii statek szczęśliwie dotarł do Kanady, skąd wyruszył z transportem żołnierzy w drogę powrotną.

◆ 5 sierpnia 1940 roku Batory zawinął do Liverpoolu, gdzie na pokład wsiadło 1 340 pasażerów i żołnierzy. Wśród nich znajdowało się ponad 500 angielskich dzieci, które zamierzano ewakuować w bezpieczniejsze rejony świata. Z powodu ich obecności na pokładzie trasa była utrzymywana w tajemnicy. Dopiero na morzu kapitan dowiedział się, że płynie do Australii. Dzieci w tym czasie tak bardzo zżyły się z polską załogą, że gdy w połowie podróży zarządono ich przeniesienie na inny statek, urządziły bunt. W drodze powrotnej do Anglii Batory przewoził pomiędzy portami postoju oddziały żołnierzy. Rejs zakończył się ostatecznie 10 lutego 1941 roku w Glasgow. Trwał w sumie aż 153 dni, nie licząc dłuższych postojów w portach. W tym czasie statek przepłynął 45 408 mil morskich. W czasie tej podróży ani razu nie był atakowany, zyskując sobie dzięki temu słynny przydomek Lucky Ship.

◆ Po serii spokojnych rejsów w roli transportowca decyzją Admiralicji Batory został włączony do planu operacji desantowych w Afryce Północnej, które miały się odbyć jesienią 1942 roku. Operacji nadano kryptonim „Torch”. 26 października Batorego przydzielono do konwoju płynącego w rejon Oranu w północno-zachodniej Algierii. Nocą 7 listopada rozpoczęto pierwszy w historii statku desant. Opracowany w Anglii plan wyładunku wojsk okazał się na miejscu niezwykle trudny do wykonania z powodu silnego wiatru, utrudniającego żołnierzom wsiadanie do barek. Na domiar złego na jednej z nich, wiozącej ładunek amunicji, wybuchł pożar, który dość szybko doprowadził do detonacji i zranienia wielu żołnierzy odłamkami. Statek powrócił jednak do Glasgow 17 listopada bez żadnych uszkodzeń. Kilka dni później wraz z ładunkiem wojska odpłynął do Algieru, gdzie w czasie wyokrętowania wojska stał się celem lotnictwa nieprzyjaciela. Atak zakończył się jednak fiaskiem, chociaż udało się zatopić sąsiadujący z nim statek, którego eksplozja spowodowała drobne uszkodzenia burt i nadbudówek. Wkrótce Batory został włączony do planu operacji w pobliżu Sycylii i rozpoczął przygotowania do nowego zadania. Ćwiczenia desantowe trwały do drugiej połowy czerwca 1943 roku. Inwazji na Sycylię nadano kryptonim „Husky”. Włoska wyspa była wówczas ważną bazą dla marynarki i lotnictwa niemieckiego. 9 lipca motorowiec podszedł do brzegów wyspy, na zachód od Capo Passero, a następnego dnia przed świtem rozpoczęto wyładowywanie wojska na łodzie desantowe. Ogłaszano w tym czasie częste alarmy przeciwlotnicze, ale statek nie został ani razu zaatakowany.

◆ Na kilka rejsów Batory wrócił do roli transportowca, ale niedługo potem wykorzystano go w charakterze promu między portami Egiptu a Tarentem, dowożącego wojsko na front włoski. Na pokład zaokrętowano wówczas, pomimo stanowczych protestów władz brytyjskich, słynnego niedźwiedzia Wojtkę. W lipcu 1944 roku, po zakończeniu dość nudnej i monotonnej roli promu, Batory został włączony do planu inwazji w południowej Francji o kryptonimie „Dragoon”. 28 lipca opuścił Aleksandrię i kilka dni później przybył po raz ostatni do Tarentu, gdzie wraz z wojskiem francuskim zaokrętowano dowódcę Armii Francuskiej gen. Jeana de Lattre de Tassigny. Polski motorowiec stał się flagowym statkiem głównodowodzącego operacją. Łądowanie odbyło się na odcinku między Cannes a Tulonem i zakończyło się sukcesem aliantów.



LATA POWOJENNE

11 kwietnia 1946 roku, po długiej serii spokojnych rejsów transportowych, Batory zakończył służbę w brytyjskim czarterze i został zwrócony zarządowi GAL. Oczywiście po latach wojennej służby transatlantyk wymagał generalnego remontu. Ponieważ żadna stocznia w kraju nie mogła się go podjąć, zlecono go belgijskiej Mercantile Marine Engineering & Graving Docks Co.

◆ 26 września 1946 roku, gdy remont zbliżał się ku końcowi, na statku wybuchł pożar spowodowany zwarcieniem instalacji. Szybko udało się go opanować, ale zniszczeniu uległa duża część górnych pokładów. Opóźniło to znacznie powrót statku do służby cywilnej – pierwszy raz po wojnie Batory był witany w Nowym Jorku dopiero 14 kwietnia 1947 roku.

◆ Narzucony Polsce ustrój komunistyczny zawładnął w latach 40. również pokładami statku. Na liniowcu pojawiła się partyjna komórka, mająca za zadanie agitować załogę, wśród której znalazło się także wielu agentów Urzędu Bezpieczeństwa. Rozpoczęła się wnikliwa obserwacja statku, jego załogi, a nawet pasażerów. Nie uszło to uwadze władz Stanów Zjednoczonych, które zaczęły traktować statek jako potencjalne zagrożenie dla swojego kraju. Prawdziwe szykany ze strony Amerykanów rozpoczęły się jednak dopiero w maju 1949 roku po wybuchu międzynarodowego skandalu, gdy wyszło na jaw, że na statku schronił się Gerhardt Eisler, oskarżany w USA o działalność komunistyczną. Ponieważ o jego obecności załoga poinformowała dopiero dzień po wykryciu, Amerykanie uznali to za celowe działanie mające na celu ułatwienie komuniście ucieczki z kraju. To wydarzenie bezpośrednio doprowadziło do coraz częstszych szykan i ostatecznego zmuszenia GAL do zamknięcia linii nowojorskiej w kwietniu 1951 roku.

◆ Statek skierowano wówczas na mało dochodową linię indyjską na trasie Gdynia–Southampton–Gibraltar–Malta–Port Said–Aden–Karaczi–Bombaj. Długość trasy sprawiła, że widok Batorego w Gdyni należał do rzadkości. To wymusiło na Urzędzie Bezpieczeństwa wzmocnienie obserwacji transatlantyku przez agentów przebywających na pokładzie, a w konsekwencji doprowadziło 19 czerwca 1953 roku do ucieczki kapitana Jana Ćwiklińskiego, który po powrocie liniowca z remontu w Newcastle miał zostać aresztowany.

◆ Podczas jednego z rejsów do Indii na Batorym zdarzył się jeden z najtragiczniejszych wypadków w historii polskiej floty pasażerskiej. W listopadzie 1954 roku na Morzu Śródziemnym ogromna fala wdarła się na pokład dziobowy i zabiła jednego z pracujących tam marynarzy, a trzech kolejnych zmyła za burtę. Ich ciał nigdy nie odnaleziono.

◆ Linia ostatecznie została zamknięta w listopadzie 1956 roku, po agresji Izraela na Egipt i zablokowaniu Kanału Sueskiego, który był najkrótszą drogą z Europy do Indii. Po wielu miesiącach negocjacji postanowiono przywrócić Batorego na północny Atlantyk. Było to możliwe głównie dzięki liberalizacji polityki Polski wobec Zachodu po tzw. odwilży stalinowskiej. Statek skierowano tym

razem na trasę: Gdynia–Kopenhaga–Southampton–Montreal. Batory wszedł pierwszy raz do Kanady 26 sierpnia 1957 roku, gdzie został bardzo dobrze przyjęty. Szybko stał się jedynym łącznikiem tamtejszej Polonii ze starym krajem. Liniowe rejsy, podczas których frekwencja na statku zawsze była bardzo wysoka, obfitowały niekiedy w niecodzienne wydarzenia. 12 listopada 1960 roku Batory uratował pływającą w szalupie ratunkowej załogę kanadyjskiego drewnowca Septilis Trader, a 22 stycznia 1967 roku wziął udział w akcji ratunkowej holenderskiego tankowca Jacob Verolme, na którym doszło do wybuchu gazu.

KONIEC SŁUŻBY

Statek odbył swój ostatni rejs liniowy w listopadzie 1968 roku, a następnie został skierowany na serię wycieczek. Jednym z portów na ich trasie był Londyn. Tam 20 lutego 1969 roku urządzono huczne pożegnanie Batorego. Zaproszono na nie dorosłe już dzieci, które w czasie wojny przewoził do Australii.

◆ Wkrótce podjęto decyzję o przekształceniu Batorego w pływający hotel. Statek został zakupiony przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku i oddany pod zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Turystycznego Gdańsk-Tourist. W nowej roli nie przyniósł jednak spodziewanych zysków i z tego powodu 11 marca 1971 roku został sprzedany na złom stoczni Yau Wing Metal Junk w Hongkongu. Zawinął tam 11 maja, a 2 czerwca opuszczono banderę, kończąc tym samym wspianą historię Batorego na morzach i oceanach świata.

Grzegorz Rogowski

19

METRYCZKA

Liczba rejsów liniowych	222
Liczba rejsów wojennych	59
Liczba rejsów wycieczkowych	75
Liczba przewiezionych pasażerów	270 tysięcy pasażerów, w tym około 120 tysięcy osób jako transportowic wojenny i około 30 tysięcy pasażerów jako wycieczkowic

Dane techniczne

Długość	160,6 m
Szerokość	21,576 m
Prędkość	maksymalna 20 węzłów, eksploatacyjna 18 węzłów
Pojemność	14 286,84 ton

Liczba pasażerów

W okresie przedwojennym	klasa turystyczna – 355, klasa III – 405
Po przebudowie w 1947 roku	klasa I – 412, klasa turystyczna – 420
Po przebudowie w 1957 roku	klasa I – 76, klasa turystyczna – 716

MUZEUM
EMIGRACJI
GDYNIA ul. Polska 1

www.POLSKA1.pl



M/S BATORY

Granna:
Redaktor prowadzący: Michał Herman

Muzeum Emigracji w Gdyni:
Teksty: Joanna Gojżewska, Łukasz Kierznikiewicz, Marek Ścibior | Rys historyczny: Grzegorz Rogowski
Korekta i redakcja językowa: Agnieszka Kochanowska | Koordynacja: Agnieszka Kaim

Projekt, opracowanie konstrukcji, przygotowanie technologiczne planszy: Sławomir Bejda

Niektóre ilustracje, nazwy i opisy zostały uproszczone na potrzeby gry i nie stanowią źródła wiedzy historycznej o transatlantyku M/S Batory.

Drogi Kliencie!

Nasze gry kompletowane są ze szczególną starannością. Jeżeli jednak zdarzą się jakieś braki (za co z góry serdecznie przepraszamy), możesz przestać nam reklamację e-mailem na adres: service@granna.pl. Nie zapomnij podać swojego imienia i nazwiska oraz adresu (miasto, kod pocztowy, ulica, numer domu i mieszkania) oraz napisać, jakiego elementu gry brakuje.

Jeśli chcesz otrzymywać drogą elektroniczną informacje o nowościach, to napisz e-mail z taką informacją na adres: service@granna.pl i podpisz go imieniem i nazwiskiem.

Odwiedź nas na Facebooku: www.facebook.com/grannagry

© 2017 Granna Sp. z o.o., ul. Księcia Ziemowita 47, 03-788 Warszawa

www.POLSKA1.pl
www.granna.pl

GRANNA

00328/3

Wyprodukowano w Polsce. Wszystkie prawa zastrzeżone.