

MS *Piłsudski* – wyposażenie i dekoracja wnętrz na polskim transatlantyku z lat 1934-1939

Karolina Kosiacka

W listopadzie 1933 roku przedstawiciele Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego podpisali umowę z włoską stocznia w Monfalcone na budowę dwóch luksusowych statków pasażerskich. Prace nad pierwszym rozpoczęto 1 marca 1934 roku. Był to MS *Piłsudski*. Drugi z nich to legendarny MS *Batory*, zwodowany 3 lipca 1935 roku, który szczęśliwie przetrwał II wojnę światową.

Od tego momentu ruszył wyścig artystów pragnących przyczynić się do dekoracji i wyposażenia wnętrza pierwszego motorowca. Kierowała nimi myśl o stworzeniu dzieła sztuki – „pływającej cząstki ojczyzny” oraz pięknej, nowoczesnej i funkcjonalnej maszyny. Miał to być pierwszy tworzony na taką skalę polski liniowiec, przeznaczony głównie na trasę Gdynia – Nowy York. MS *Piłsudski* miał zachwycać i jednocześnie praktycznie służyć swoim pasażerom w trakcie ponad tygodniowego rejsu do Ameryki. Plan budowy od początku zakładał dzieło o charakterze narodowym. To na jego pokładzie znaleźć się miał dorobek artystyczny cenionych polskich twórców.

Do rozpoczęcia eksploatacji pozostało 20 miesięcy. Na polecenie ministra handlu przy Komisji Nadzoru Budowy Polskich Statków Transatlantyckich powołano Komisję Artystyczną. Pod jej okiem zamierzano dokonać wyboru artystów, których prace najlepiej harmonizowałyby z funkcją statku pasażerskiego i dawały obraz sztuki polskiej 1. poł. XX wieku. Na czele komisji stanęli przedstawiciele warszawskiej akademii Sztuk Pięknych oraz Politechniki Warszawskiej – profesorowie: Tadeusz Pruszkowski, Lech Józef Niemojewski, Wojciech Jastrzębowski i architekt Stanisław Brukalski¹. To oni postanowili odrzucić awangardę i postawić na funkcjonalność, praktykę, estetykę i tradycję. Na ich liście znalazło się 78 twórców – architektów, malarzy, rzeźbiarzy, grafików, projektantów, twórców tkanin czy przedmiotów rzemiosła artystycznego. Stanowili reprezentację kilku

polskich grup artystycznych, m.in. Rytmu, Ładu, Bractwa św. Łukasza, Rytu czy Towarzystwa Polska Sztuka Stosowana. Byli to m.in. Tadeusz Breyer, Alfons Karny, Antoni Kenar i Julia Keilowa. Dodatkowo zlecenia otrzymały cenione zakłady sztuki użytkowej – Zakłady Porcelany w Ćmielowie czy warszawskie Zakłady Metalowe „Norblin”. Na zagospodarowanie obrazami, rzeźbami, kilimami jak i przedmiotami sztuki użytkowej – meblami, porcelaną, wyrobami metalowymi czekało 7 pokładów przeznaczonych dla użytku pasażerów i załogi w liczbie ok. 1100 osób. Większość prac prowadzono w Polsce. Tu artyści wykonywali projekty, zgłaszali je do zatwierdzenia komisji i kierowano je do Włoch, lub też dopiero po przybyciu do Polski gotowe dzieła miały trafić na pokład. Wokół statku, jeszcze przed jego ukończeniem zaczęła tworzyć się legenda.

I tak, 12 września 1935 roku MS *Piłsudski* przybił do macierzystego portu w Gdyni, owacyjnie witany przez tłumy gapiów. Nie zabrakło fotoreporterów, dziennikarzy, a także rodzącej się Polskiej Kroniki Filmowej. W trzy dni później statek udał się w dziewiczą podróż do Ameryki. Na pokładzie znalazł się wówczas m.in. prezydent Warszawy Stefan

1. MS *Piłsudski* przy Dworcu Morskim W Gdyni, ok. 1935 roku. Fot. ze zbiorów J. Drzemczewskiego



1. Stankiewicz Mamert, *Z floty carskiej do polskiej*, Warszawa 2007, s. 327



2. Hol główny, autorzy: Stanisław Brukalski, Wojciech Jastrzębowski, Zygmunt Grabowski. Fot. ze zbiorów J. Drzemczewskiego

Starzyński i generał Gustaw Orlicz-Dreszer – dowódca oddziałów w czasie przewrotu majowego.

Uczestnicy rejsu zobaczyli salony, jadalnie, bary, korytarze, przestronne kajuty, bibliotekę z czytelnią, palarnię, pokój zabaw dla dzieci, salę gimnastyczną czy basen. MS Piłsudski był jednym z pierwszych liniowców, na których zaplanowano basen kąpielowy². Amerykańska Polonia gromadziła pamiątki związane z liniowcem – sztuce, filizanki, popielniczki. Dużym zainteresowaniem cieszyły się karty menu zdobione rysunkami przedstawiającymi m.in. charakterystyczne dla Polski elementy krajobrazu czy architektury. Przy każdym większym wydarzeniu związanym ze statkiem wydawano medale pamiątkowe.

Wizyta na MS Piłsudski rozpoczynała się w zasadzie od holu głównego. Było to centrum komunikacyjne statku, więc każdy z pasażerów miał do niego dostęp. Stąd windą lub klatką schodową można było poruszać się między pokładami. Z windy lub schodów wychodziło się wprost na dzieło reprezentacyjne – portret Józefa Piłsudskiego. Olej autorstwa Zygmunta Grabowskiego przedstawiał marszałka w reprezentacyjnym mundurze polskiego żołnierza wraz z orderami i szarfą. Załoga dbała by nigdy przy portrecie nie zabrakło świeżych kwiatów. Podłogę stanowiła ciemnego koloru posadzka z trzema białymi pasami poprowadzonymi w poprzek linii statku. Ściany wykończono w jasnym odcieniu, na którym wyraźnie odznaczały się czarne linie poręczy. Odstępstwem było tło dla obrazu – wydzielona partia ściany w kolorze czarnym. Przestrzeń oświetlało przede wszystkim osiem okrągłych lamp umieszczonych w suficie.

Życie towarzyskie statku toczyło się głównie w salonie wielkim (dancingowym) na pokładzie spacerowym. To tutaj odbywały się uroczyste przyjęcia przy akompaniamencie białego fortepianu. Centrum stanowił parkiet, nad którym zawisa dużych rozmiarów okrągła lampa. Jasną posadzkę dzieliły na kwadraty pojedyncze i podwójne białe linie, przechodzące również przez ciemną powierzchnię wyznaczającą parkiet. Salę wypełniły jasno obite krzesła i kanapy, a przy niektórych z nich rzeźbione, wysokie lampy. Z racji ogromu sali konieczne było wstawienie kilku filarów. Zdobily je pojedyncze obrazki przedstawiające antyczne naczynia, owoce, zwierzęta oraz instrumenty muzyczne. Po przeciwnych stronach salonu ustawiono symboliczne rzeźby autorstwa Tadeusza Breyera „Ameryka” i „Europa”. Każda z nich to postać nagiej kobiety, która na otwartych dłoniach trzyma przedmiot. „Ameryka” trzyma Statuę Wolności, „Europa” najprawdopodobniej legendarną karakę Santa Maria Krzysztofa Columba. Obie mają tak samo upięte włosy, z których uformowany został orzeł trzymający na swoich skrzydłach ogromną misę. Jest to faktycznie lampa podświetlająca sufit. W niedziele i w szczególnych okazjach wewnątrz pełniło funkcję kaplicy. Za fortepianem znajdowała się czarna, przesuwana ściana, za którą umieszczono ołtarz z wizerunkiem Matki Boskiej Ostrobramskiej według Antoniego Kenara. Płaskorzeźba przedstawia Madonnę bez Dzieciątka, z półprzymkniętymi oczami, z rękami złożonymi na piersiach i głową schyloną w prawą stronę. Zdobija ją srebrna grawerowana suknia z 42 promieniami i 12 gwiazdami. Koronę podtrzymują dwa aniołki, a na szyi zawieszono podwójny sznur koralu. Przy salonie

2. Obecnie, statek XXI wieku – „Queen Mary II” posiada ich pięć.



3. Salon Wielki, autorzy: Lech Niemojewski, Waław Borowski, Wojciech Jastrzębowski, Tadeusz Breyer. Fot. ze zbiorów J. Drzemczewskiego

dotąd znajdowała się część wydzielona dla dam. Była to niewielka przestrzeń odznaczająca się prawdziwie eleganckim wystrojem. Ściany pokrywała geometryczna tapeta, a także wysokie na kilka metrów lustro. Na pokładzie łodziowym pasażerowie mogli odpocząć w barze klasy turystycznej i sąsiadującej z nim palarni. Można było zająć miejsce na wysokich stołkach tuż przy długim blacie lub też kameralnie spędzić czas przy którymś ze stolików czy w fotelach w części dla pałących. Pomieszczenie było oświetlone światłem naturalnym i dodatkowo przez płaskie, okrągłe lampy umieszczone w kwadratowych kwaterach na suficie. W centrum znajdowały się dwa czarne, stosunkowo wąskie filary wychodzące z pasa czarnej posadzki. Poza tym jednym pasem i białym łamanym posadzka była gładka, w jasnym kolorze, a w palarni kryta dywanem z abstrakcyjnymi pasami. Tutaj, na marmurowym postumencie umieszczono rzeźbę Alfonsa Karnego „Dziewczynka ze skakanką”. Jej kopię można oglądać w warszawskim Muzeum Sportu i Turystyki.

Wieczory spędzano na salonach i w barach, natomiast w dzień był czas na spacer i relaks w luźniejszej atmosferze. Do dyspozycji gości udostępniono więc salę gimnastyczną, basen, a na pokładzie łodziowym wydzielono odkryty salon gier. Dla tych, którzy nie lubią aktywnego odpoczynku przeznaczone były werandy. W ciszy i spokoju można było poczytać książkę zasiadając w jednym z wielu wiklinowych foteli. Dominowała biel. Werandy od strony rufy i dziobu zachwycały podłogową mozaiką z *tesser* (z łac. *tessellae*, *tesserae* – mała kostka) w kilkunastu odcieniach.

Uwagę zwracały nietypowe stoliki o blatach w kształcie rombu. Podtrzymywały je nogi oplecione wikliną. Z tych dwóch pomieszczeń można było bezpośrednio wyjść na pokład spacerowy. Po spacerze wracano do kajut, których wystrój był zróżnicowany ze względu na klasę³. Goście mieli do wyboru pokoje jedno-, dwu-, trzy-, lub czteroosobowe. Większość miała własne toalety oraz w pełni wyposażone łazienki. Kabiny klasy I poza częścią prywatną posiadały mini salony z szerokimi kanapami i fotelami. Meble miały być funkcjonalne, a przy ich tworzeniu trzeba było wziąć pod uwagę przechyły występujące na liniowcu. Zdecydowano się na proste konstrukcje o klasycznej formie. Z materiałów przeważało drewno, jednak pojawił się też metal – brąz i kute żelazo, a także tworzywo sztuczne. Połączono tradycyjny, wygodny mebel z nowoczesną linią Art Deco.

W momencie wybuchu II wojny światowej MS Piłsudski wracał do Polski. Do ojczyzny już nie powrócił. W angielskiej stoczni Newcastle został przerobiony na transportowiec wojskowy. Jego wyjątkowe wnętrza zostały bezpowrotnie utracone. Najważniejszym źródłem informacji o nich są zachowane fotografie. Z pokładów usunięto wszystkie zbędne urządzenia, pozdzierano boazerię, salony poprzedzielano na żołnierskie kajuty.

Po przebudowie, w nocy z 25 na 26 listopada 1939 roku MS Piłsudski wyruszył po grupę żołnierzy

3. Na MS Piłsudski istniał podział na klasy: klasa I (turystyczna o wyższym standardzie), II (turystyczna) oraz III. Z czasem dokonano zmian tworząc tylko klasę I i II.



4. Bar wraz z palarnią, autorzy: Stanisław Brukalski, Alfons Karny, Mieczysław Kotarbiński. Fot. ze zbiorów J. Drzemczewskiego

do Australii i Nowej Zelandii. Na trasie miał się spotkać z liniowcem Sobieski i w eskorcie okrętów wojskowych dotrzeć do wyznaczonych portów. Nad ranem, około godziny 6.00, czyli w zaledwie kilka godzin od wypłynięcia, na wysokości przylądka Flamborough statkiem wstrząsnęły dwie eksplozje. Natychmiast stanęły sil-

niki, zgasło światło. Kapitan Mamert Stankiewicz wydał rozkaz opuszczenia jednostki. Statek zatonął po prawie pięciu godzinach. Dokładna liczba ofiar nie jest znana, ale było to najprawdopodobniej kilka osób. Wśród nich znalazł się sam kapitan Stankiewicz, który zmarł w wyniku wycieńczenia i hipotermii po spędzeniu zbyt długiego czasu w zimnych wodach Morza Północnego.

Wrak do dziś leży u wybrzeży Anglii. Dokładna przyczyna jego zatonięcia nie jest znana. Próbę jej odkrycia podjęli, po równo 70 latach od tragedii, polscy i angielscy nurkowie z powstałego w 2005 roku londyńskiego klubu Waleń. Była to pierwsza ekspedycja na taką skalę. W połowie sierpnia zejście do wraku nie powiodło się z racji problemów pogodowych. Termin kolejnej próby wyznaczono na 29-31 sierpnia jednak i tym razem warunki nie były sprzyjające. Dopiero 12 września udało się dotrzeć do jednostki. Wynikiem wyprawy jest krótki film oraz seria zdjęć wykonanych przez nurków. Udało się również wydobyć bulaj, który uroczyście przekazano 23 listopada Centralnemu Muzeum Morskiemu przy okazji otwarcia wystawy „MS Piłsudski w 70. rocznicę zatonięcia”.



5. Weranda, autorzy: Stanisław Brukalski, Eugeniusz Szparkowski. Fot. ze zbiorów J. Drzemczewskiego