

# Muzy i wojna Sława polskich skrzydeł

## Przed wielkim egzaminem w dwudziestolecie naszego lotnictwa

Wojna jest tym zjawiskiem, które zawsze dotkliwie dawało się we znaki twórcom nowych wartości w dziedzinie ducha ludzkiego — ludziom nauki i artystom. Już starożytni wiedzieli, że „inter arma silent musae“.

Dziś, gdy całe społeczeństwo polskie ze spokojem przygotowuje się materialnie i psychicznie do przyjęcia wyzwania do boju, jeśli nam ono rzuczone zostanie, nasuwa się pytanie: jeżeli rozpęta się wojna, czy rzeczywiście zamilkną wówczas na naszej ziemi muzy, czy rzeczywiście artyści polscy ograniczą swą twórczą pracę?

Odpowiedź na to pytanie może być tylko jedna: Nie!

Gdy rozpoczyna się działania wojenne, w świecie sztuki polskiej — na czas ich trwania — wiele będzie musiało się zmienić. Wiele zjawisk i zainteresowań, które w latach ostatnich, w latach pokoju na plan pierwszy się wybiły, znajdzie się z konieczności gdzieś na planie dalszym. W malarstwie tematyka tak przez niektórych wyklonana, znów zdecydowanie dojdzie do głosu.

Najpiękniejsze autoportrety, najwspanialsze akty czy martwe natury naszych najbardziej nawet utalentowanych malarzy będą musiały ustąpić wobec „Grunwaldu“ czy „Hołdu pruskiego“ Matejki. Najbardziej przez znawców cenione „koncerty na dwa fortepiany“, symfonie czy sonaty zagłuszone zostaną dźwiękami marszów wojskowych i żołnierskich piosenek. Najsobotniejsze rozważania powieściowe na temat wielkich przeżyć miłosnych małych ludzi i drobnych przeżyć osobistych ludzi wielkich nie znajdą również chętnych czytelników, jak opowieści o wielkich czynach ludzi prostych, o bohaterstwie i poświęceniu. Tony heroizmu i wielkości będą brzmiały ze sceny zamiast okliwych swiergotów.

Wiele się zmienia — nieraz może z istotnym pożytkiem dla prawdziwej sztuki.

Ale nie można ukrywać, że w takiej wojennej atmosferze niejedno grozi sztuce niebezpieczeństwo. Największym może być jej spływanie i obniżenie poziomu. Należy się bowiem obawiać, że licząc się w podchwytywaniu i „obrabianiu“ popularnych i aktualnych tematów, wypłyną na powierzchnię naszego życia artystycznego ludzie obdarzeni mniej szym talentem, czasem zacni i szlachetni ideowo, ale czasem wprost karierowicze i wyzyskiwacze koniunktury — jedni i drudzy jednakowo dla sztuki niebezpieczni, jeśli iskry twórczej los im poskapił.

Ratunek przed tym niebezpieczeństwem może być tylko jeden: Niech wybitni nasi artyści nie usuwają się wtedy w cień, niech nie kryją się w cichych kapliczkach „pięknuchostwa“, dalecy od zgiełku otaczającego ich świata. Niech ci, których talent wysunął na czoło współczesnego pokolenia artystów polskich dobrowolnie staną w pierwszym szeregu twórców poświęcających swe siły i zdolności sprawie narodowej. Nie obniżając wysokości lotu, niech oddadzą się do dyspozycji szeroko pojętej propagandy.

Nie chodzi tu przy tym o całkowite zrywanie z t. zw. sztuką czystą. Nie można zapominać o tym, że po zawarciu wojennej przysięgi czas na pracę pokojową, że dla tych przyszłych czasów należy przechować cały dorobek sztuki polskiej, we wszystkich jej najwybitniejszych i najróżnorodniejszych przejawach, stale go we wszystkich dziedzinach wszechstronnie wzbogacając. A nawet w czasie zmagania wojennych możność zatopienia się w kryształowym strumieniu

czystej sztuki, znalezienia w nim chwilowego zapomnienia i oderwania się od otaczającej rzeczywistości stanowić będzie nieraz bardzo dla społeczeństwa pożądanym moment odprężenia i odpoczynku psychicznego.

Bardzo ważne jest jednak, by nasz czołowi artyści potrafili połączyć i pogodzić w sobie te dwa stanowiska: by nie zrywając całkowicie z t. zw. sztuką czystą, nie obniżając poziomu twórczości, chcieli i umieli dużą część swych wysiłków i zdolności ofiarować na usługi ojczyźnie.

Można być pewnym, że tak się właśnie stanie. Że w razie rozpęta się burzy wojennej nie zamilkną na ziemi polskiej muzy. Lecz w rytmie zgodnym z biciem serca całego narodu wspierając tych, którzy krew swą będą przelewali, wzywać będą do boju o tę najważniejszą Rzecz, którą jest Polska — do walki na śmierć i życie. aż do zwycięstwa.

Mija obecnie 20 lat od czasu, gdy w Polsce Niepodległej zaczęto kłaść podwaliny naszego lotnictwa. W ogniu walk o granice państwa tworzyły się kadry naszego lotnictwa wojskowego, szkolili się piloci, obserwatorzy i mechanicy samolotowi — ci wszyscy, którym obecnie lotnictwo zarówno wojskowe jak i cywilne, komunikacyjne i sportowe zawdzięcza bardzo wiele.

Zrobmy zatem krótki przegląd najważniejszych wydarzeń lotniczych w Polsce, uwzględniając w szczególności te z nich, które odbiły się głośniejszym echem w całym świecie.

1919 — 1920 R.

Przed wszystkim więc nasza wojna w latach 1919 — 1920. Ilościowo lotnictwo nasze było słabe: początkowo 15, w końcu 20 eskadr załadowa.

Większość eskadr niepełnych. A samoloty? Istna pstrokaczyna: niemieckie, austriackie, francuskie, angielskie i włoskie, zwykłe bez części zapasowych, czasem i bez narzędzi. Obsługa samolotów musiała się uciekać do cudów po myślowości i stosować rozmaite materiały zastępcze, żeby samoloty mogły latać, a lotnicy świadomi byli stałe ryzyka, jakim byli

niemal każdy lot. A jednak owo słabe liczebnie lotnictwo, na takich gruchotach — dokazywało cudów bohaterstwa, spełniało chlubnie wszystkie powierzone sobie zadania. Nic też dziwnego, że lotnicy obcych narodowości, którzy pełnili ochotni-

czą służbę w naszych eskadrach (a była ich spora garść, bo 41 Francuzów, 17 Amerykanów, 3 Anglików, 2 Włochów i 1 Belg) podziwiali naszych pilotów. Najlepsze zresztą świadectwa wystawiali naszemu lotnictwu dowódcy bolszewicy w swoich meldunkach. Np. Budienny, który w depeszy z dnia 18 sierpnia 1920 r. pisał: „Wojska atakowane z powietrza nie mniej niż trzy razy na dzień, mają ogromne straty w ludziach i koniach. Jedno z natarć naszej 6 dywizji kawalerii odparto wyłącznie za pomocą samolotów“.

PIERWSZE KROKI

Po wojnie zaczęła się mozolna „praca organiczna“. Stan lotnictwa wojskowego wynosił w r. 1921 tylko 13 eskadr, razem około 100 samolotów. Lotnictwa cywilnego nie było wcale. Również nie było przemysłu lotniczego, który zaczął powstawać dopiero w latach 1925 — 1926, produkując zrazu samoloty bojowe obcych konstrukcji — z licencji, oraz szkolne i sportowe — już polskich pomysłów.

Natomiast w ostatnich dwóch latach również lotnictwo wojskowe zostało całkowicie wyposażone w samoloty polskiej konstrukcji.

SŁAWA POLSKICH SKRZYDEŁ

Przypomnijmy sobie tetraz wy-czyni, jakich dokonali nasi lotnicy w ciągu 18 lat, licząc od wojny polsko — bolszewickiej. A było wiele takich wyczynów, z których możemy być dumni i którym na terenie międzynarodowym wiele zawdzięczamy.

Już w roku 1924 dają polscy lotnicy światu znać o sobie, dokonując pierwszych wogóle lotów grupowych nad Alpami; w czterech kluczach po 6 samolotów leciał z Paryża przez Lyon, Turyn na Monte Cenis, Włochy, Jugosławię i Austrię do Polski.

W r. 1926 odbył się olbrzymi lot kpt. Orlińskiego z sierż. Ku-biakiem na samolocie francuskiej konstrukcji Breguet XIX na prze-strzeni Warszawa — Tokio — Warszawa (długości 23.000 km.).

W latach 1928 i 1929 odbyły się polskie próby zdobycia Atlantyku zakończone tragiczną śmiercią mjr Idzikowskiego.

Wreszcie w r. 1931 nadszedł czas pokazania światu polskich konstrukcji.

W tymże roku, t. j. 1932 odnosi Polska zwycięstwo w międzynarodowym Challenge'u: w Berlinie niezapomnianej pamięci załoga s. p. kpt. Żwirko i inż. Wigura zdobywają dla Polski pierwsze miejsce na polskim samolocie RWD 6, ginąc niestety w kilka dni później, pod Cierlickiem.

W rok potem nowy triumf polskiego lotnika i polskiego samolotu. Kpt. Skarżyński dokonuje sławnego „skoku“ przez Atlantyk Południowy, samotnie, na małym samoloczku sportowym RWD 5 bis. W dniu swego patrona — 8 maja 1933 — wylądował ppłk. Skarżyński na wybrzeżu brazylijskim, po 18 godzinnym, samotnym locie. Podróż ppłk. Skarżyńskiego po Ameryce był dla tamtejszej Polonii dniami radosnej dumy i sposobnością do manifestowania gorących uczuć dla Polski.

Rok następny 1934 przyniósł nam nowe zwycięstwo w Challenge'u: Polska zajęła pierwsze miejsce dzięki kpt. Bajanowi i sierż. Pokrzywce na samolocie RWD 9.

Nie tylko jednak lotnictwo silnikowe rozśławia imię Polski za granicą, również sport balonowy, szybowcowy i spadochronowy wykazują światu, że Polska ma wybitnych aeronautów, szybowników dzielnych skoczków spadochronowych, oraz pierwszorzędną jakość sprzętu.

W zawodach balonowych o puchar Gordon — Bennetta odnosi trzykrotne zwycięstwa: nazwiska kapitanów Hynka, Burzyńskiego i Janusza znane są całemu światu sportowemu.

POLSKIE SZYBOWNICTWO

Szybownictwo polskie od szeregu lat zajmuje drugie miejsce w świecie pod względem ilości wyszkolonych pilotów i osiągnięć.

Szkolą się u nas obcy w tej pięknej gałęzi sportu lotniczego, szybowce polskie kupuje kilka państw. Polacy szybownicy i szybowniczki na polskich szybowcach biją światowe rekordy. W ubiegłym roku FAI przyznała medal im. Lilienthala za najlepszy wyczyn szybowcowy Polakowi — Tadeuszowi Górze.

Nasze desanty spadochronowe, wykonywane nie tylko w kraju, ale i zagranicą (w Holandii, Luksemburgu, na Węgrzech i Lotwie) wzbudzają ogólny podziw.

PRZEMYSŁ LOTNICZY

W ostatnich latach nasz przemysł lotniczy wytworzył szereg dobrych samolotów, które wystawiane na wystawach lotniczych za granicą, znalazły wielkie uznanie i chętnych nabywców. Najbardziej były znane nasze myśliwskie PZL 11 i 24; od czasu Salonu Paryskiego w ubiegłym roku niemal co tydzień znajduje się w fachowej prasie zagranicznej wzmianki poświęcone polskim samolotom, które były prawdziwą ozdobą paryskiej wystawy. Szczególnie samolot bombowy „Łoś“, jest w swojej klasie, t. j. przy takim obciążeniu i szybkości, jednym z najlepszych na świecie bombowców, a „Mewa“ samolot obserwacyjny ma tylko jednego konkurenta na świecie: angielskiego „Lysandra“ (Westland — Lysander), o którym sami Anglicy piszą, że jest cięższy i mniej zwrotny od „Mewy“.

Na podstawie tych krótkich rozważań o naszym lotnictwie możemy stwierdzić, że mamy wszystkie warunki na to, by stać się narodem lotniczym: mamy własny przemysł lotniczy, zdolnych inżynierów i personel techniczny, mamy dobrze zorganizowany i rozwinięty sport lotniczy, mamy liczne kadry doskonale wyszkolonego personelu latającego, który wykazał wielokrotnie nie tylko zamiłowanie do latania, ale siłę woli i hart ducha, tak bardzo potrzebne we wszystkich osiągnięciach lotniczych, a przede wszystkim w lotnictwie wojskowym.

## Kronika kulturalna

### WYSTAWA SZKOŁY IM. Z. WALISZEWSKIEGO

Pierwsza wystawa prac uczniów Prywatnej Szkoły Sztuk Plastycznych imienia Zygmunta Waliszewskiego przy ul. Mazowieckiej 11 otwarta została w niedzielę dnia 4 czerwca r. b. o godz. 12-ej. Wstęp wolny.

### „KRÓL DUCH“ SŁOWACKIEGO PO CZESKU

W Pradze ukazały się wydawnictwa czeskiej Akademii Nauki i Sztuki „Sbornik svetove poesie“ (Antologia poezji światowej). Znajdujemy tam czeski przekład „Króla Ducha“ pióra Adolfa Czernego. Przekład zaopatrzone jest we wstęp i komentarze tłumacza.

### CHORWACKA KSIĄŻKA O LITERATURZE POLSKIEJ

Nakładem wydawnictwa „Hrvatska matica“ ukazała się zwięzła praca dr. Aleksandra Grabiańskiego pt. „Sinteza povijesti poljske“ („Syn-teza polskiej powieści“).

Autor w sposób interesujący i przystępny dla szerszych warstw społeczeństwa chorwackiego podaje krótki przegląd historyczny polskiej literatury, kończąc szczegółowym omówieniem powieści współczesnej.

Prasa chorwacka poświęciła obszernie recenzje temu wydawnictwu, podkreślając, iż wskazane byłoby wydanie jakiejś książki w języku polskim, omawiającej dorobek literatury chorwackiej.

### ENCYKLOPEDIA KATOLICKA W JĘZ. CHIŃSKIM

W b. r. ukaże się w języku chińskim encyklopedia katolicka, obejmująca 3 — 4 tomy po 1500 stron.

### KONCERT STOKOLMIEGO W SZTOKHOLMIE

W olbrzymiej sali filharmonii sztokholmskiej odbył się koncert pod dyrekcją Stokolskiego w obecności króla Gustawa V oraz licznych członków domu panującego.

**Złóż ofiarę na F. O. N.**

Pracy nad encyklopedią podjęło się kilku uczonych chińskich pod przewodnictwem O. Kroesa (Zgrom. Słowa Bożego), prefekta studiów przy Katolickim Uniwersytecie w Pekinie.

### NOWA STACJA RADIOWA NA LITWIE

W tych dniach zostanie rozpoczęta budowa nowej radiostacji litewskiej. Budowę przeprowadzi firma angielska, która w swoim czasie budowała centralę telefoniczną w Kownie i Kłajpedzie. Preliminowane koszty budowy wynoszą 585.000 litów.

## 75-LETNIA ROCZNICA URODZIN RYSZARDA STRAUSSA



Na zdjęciu słynny kompozytor Ryszard Strauss w swym ogrodzie w Garmisch Partenkirchen. Ryszard Strauss obchodzi właśnie 75-lecie swych urodzin.

## OLE STEFANI

54)

## DZIEWCZYNA,

## SAMOCHÓD PIES

POWIEŚĆ

Przekład autoryzowany Eugeniusza Bekackiego

Spotkana przez Janet Gregory w Dieppe Marta Hope, córka podejrzanego o morderstwo ojca Janet, opuściła nagłe to miasto.

Tymczasem Janet otrzymała list ze Scotland Yardu.

Praycott nadał twarzy wyraz zdawkowego nie-co współczucia — przynajmniej tak się wydało dziewczynie.

— Myślałam, że pan zna tę historię.

— No, tak. Przednie koło zleciało.

Drgnęła, tak dalece ta odpowiedź ją zaskoczyła.

— Więc pan wie?

— Wiem, proszę pani. Pani Betsy, szanowna ciocia pani, była bardzo uprzejma i kiedyś mi opowiadała tę historię.

Umilkła rozczarowana. Po dłuższej przerwie zapytała wreszcie:

— Więc... więc pan nam da swój samochód?

— Ależ oczywiście proszę pani!

— Dziękuję! — rzuciła oschle i skinęła głową z godnością chińskiej księżniczki.

XX.

Konsul angielski nie robił osobliwych trudności, aczkolwiek pod wpływem powagi Scotland Yardu zbadał dokładnie papiery Janet Gregory. Okazały się w zupełnym porządku, wobec czego konsul uroczystym gestem wręczył jej kopertę, prosząc o pokwitowanie odbioru.

Na schodach Janet pomacała kopertę. Wyczuła w niej płaski klucz, o którym była wzmianka w liście Fostera, i zastanowiła się, czy nie otworzyć zaraz koperty. Zdawało się, że Anderson zgadł jej myśli, gdyż powiedział:

— W domu, dziecko!... Te rzeczy należy robić w zupełnym spokoju!

Wsiedli do ciemnożółtego samochodu, trawie ni niecierpliwości. Szczególnie Janet nie mogła się doczekać chwili, gdy już się znajdzie w domu i zmartwiła się poważnie, gdy na ulicy zaczęli ich żandarm, prowadzący poszukiwania Marty Hope i wdał się w rozmowę z Andersonem. Po paru minutach, które wydały się dziewczynie całą wiecznością, żandarm zaskłutował i odszedł.

Podrwała wóz, jednak wkrótce musiała zwolnić, gdyż w mieście panował dość duży ruch. Była tak podniecona, że ciągle coś mówiła. Przerwała przy tym z pewnością potok słów, gdyby w jednym z ostatnich domów Dieppe spostrzegła za rzadką firanką dwoje czarnych oczu, które ją ob-

serwowały uważnie. Ujrzałaby następnie, że w oknie tego domu, wychodzącym na wschód, ukazała się duża biała chustka, powiewająca w powietrzu.

Niebo było nadal bez jednej chmurki, ale zerał się silny wiatr, dmący od morza. Wysokie fale wbiegały daleko w głąb piaszczystego brzegu, ich spienione grzywy jak rozproszone stado białych baranów mknęły po bezkresnej powierzchni wody. Zagrzmięło w oddali — widocznie nadciągała burza.

Samochód wjechał do lasu. Tu było ciszej, tylko wiatr kołysał gwałtownie wierzchołkami drzew. Robiło się coraz ciemniej, Janet musiała przystać na przykrość, że trzeba było znać drogę tak dobrze, jak ją znał Lytton Praycott, by prowadzić wóz nie zmniejszając znacznie szybkości. Chwilami prawie nic nie widziała, parę razy miała zamiar włączyć światło.

Jeszcze nie dotarła do polanki. Droga zwężyła się bardzo, wijąc się w ostrych zakrętach między kałami.

Janet już dawno umilkła. Torebka z listem ojca leżała na siedzeniu między nią a Marcinem Andersonem. Od czasu do czasu spoglądała na nią przełotnie, jak gdyby czuła podświadomą potrzebę przekonania się, że nie zginęła.

Nagle Anderson położył dłoń na jej ramieniu i zawołał:

— Stop!

(D. c. n.).