

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia XII (2014)

Małgorzata Chrobak

Proza o tematyce lotniczej dla młodzieży w dwudziestoleciu międzywojennym. Rekonesans

I.

Urzeczenie widokiem aeroplanu w powietrzu było wspólnym doświadczeniem pokolenia dorastającego w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Sztandary z hasłami „Lotnictwo naszym sportem narodowym”, „Polska krajem lotnictwa” dumnie powiewały nad głowami tłumów oglądających w Warszawie zawody samolotów turystycznych Challenge w 1934 roku. Długodystansowe loty, popisy akrobacji lotniczych lub szybowcowych na lotniskach aeroklubów stolicy, Krakowa, Lwowa, Poznania, rekordy uzyskiwane na maszynach rodzimej konstrukcji w wykonaniu asów lotnictwa sportowego i wojskowego tej klasy co Franciszek Żwirko i Bolesław Orliński – tego rodzaju wydarzenia przykuwały uwagę całego społeczeństwa. Na pierwszych stronach gazet dziennikarze entuzjastycznie komentowali wyczyny Bajana, Skarżyńskiego, Płonczyńskiego¹. Uwielbienie dla „polskich orłów” sięgnęło zenitu na przełomie lat 20. i 30., gdy zaczęły odnosić pierwsze sukcesy na arenie międzynarodowej².

Samolot należał do najważniejszych symboli przyspieszenia cywilizacyjnego, jakie dokonało się na początku XX wieku. Nie tylko przeformułował przestrzeń, skrócił dystans między Europą a resztą świata, ale przede wszystkim „zmodernizował” zmysły, bo podczas jednej, kilkugodzinnej podróży powietrznej lotnik mógł doświadczyć kalejdoskopowych zmian krajobrazu, wysokości i warunków atmosferycznych. Aeroplan na nowo ukształtował pole oraz treść widzenia. Pozwolił,

¹ Por. M. i J. Łoziński, *W przedwojennej Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2012, s. 230–249.

² Powrót Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury do kraju po zwycięstwie w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge w sierpniu 1932 r. zamienił się w narodowe święto. Relacje z ich powitania w Warszawie nadawało Polskie Radio. Szeroko rozpisywała się na ten temat prasa, jak choćby poczytny krakowski tygodnik „Światowid” (nr 36), który na pierwszej stronie informował: *Cała Polska zwycięża w locie nad Europą, Tryumf polskiego lotnika*. Dopełnieniem relacji prasowych były liczne fotoreportaże, ukazujące zwycięską załogę na tle samolotu RWD 6. Żwirko i Wigura stali się bohaterami narodowymi, a zarazem kimś w rodzaju współczesnych celebrytów. Otrzymywali zaproszenia od najwyższych władz państwowych. Na ich cześć organizowano uroczystości w całym kraju. Tragiczna śmierć lotników w katastrofie lotniczej we wrześniu 1932 r. okryła żałobą cały kraj. Zob. przykładowo biografię F. Żwirki autorstwa Marii Wardasówny, *Zew przestworzy*, Katowice 1961, s. 177–183.

z jednej strony, wywołać ową agresywną dynamikę, o której marzyli futuryści dla wszystkich ludzi. Z drugiej strony, perspektywa lotnicza ukazała powierzchnię ziemi w jej zgeometryzowanym pięknie na znacznie większą skalę, niż mogli sobie kiedykolwiek wyobrazić pionierzy lotów balonem w XVIII stuleciu. Przeobrażenia te intensywnie absorbowała literatura pierwszej dekady dwudziestolecia międzywojennego, poruszająca się w przestrzeni artystycznej zaprojektowanej przez manifesty awangardowe. Określiły one kondycję bohatera literackiego, którego żywiołem były ruch i prędkość, zaś ulubioną perspektywą ruchome okno jadącego samochodu bądź lądującego samolotu, jak w poetyckiej wizji z wiersza *Linia powietrzna* Juliana Przybosia. Dodajmy, że nastrój ekscytacji zakłócały jednostce lęki związane z „ciemną stroną” maszyny. A paradoksy nowoczesności twórcy ujawniali w ambiwalentnych obrazach techniki, wzbudzającej na przemian podziw i lęk, aprobatę i negację, optymizm oraz brak wiary w opanowanie maszyny³.

Revolucja technologiczna nie mogła pozostać bez wpływu na problematykę prozy podróżniczo-przygodowej dla młodzieży w Drugiej Rzeczypospolitej. Do lamusa musiała odejść podróż balonem skonstruowanym przez genialnego wynalazcę z powieści Juliusza Verne’a (*Pięć tygodni w balonie nad Afryką*, 1863). Pod ciśnieniem nowoczesności zestarzała się również romantyczna „Wielka Przygoda”, w kształcie, jakiemu patronowali Defoe, Stevenson, Verne⁴. Nie oznaczało to wszakże całkowitego porzucenia przez autorów literatury popularnej w dwudziestoleciu międzywojennym tradycji rodzimego romantyzmu. Przykładowo, wyjątkowo żywotne okazały się na gruncie beletrystyki awiacyjnej gesty, postawy i symbole, zwłaszcza te, które odnosiły się do imperatywów patriotycznych (Kordian, Konrad Wallenrod, Farys, Somosierra, *Oda do młodości*, *Testament mój* i inne). Wiele nawiązań do tej formacji duchowej Mieczysław Inglot dostrzegł m.in. w twórczości dwóch ważnych pisarzy tamtego czasu – Kornela Makuszyńskiego i Janusza Meissnera, autora *Szkoły orłąt czy Żądła Genowefy*, bez wątpienia najbardziej znanego przedstawiciela nurtu⁵.

Lotnicza sceneria (kabina pilota, aeroklub, lotnisko, hangar, szkoła szybowników, koło modelarskie), motywy młodzieńczej fascynacji pilotażem, żeglugą powietrzną, inżynierią lotniczą, edukacja przyszłego lotnika, niebezpieczny przełot – te oraz inne wątki zasiliły repertuar polskiej prozy młodzieżowej w okresie międzywojennym. Taka oprawa pozwoliła autorom zrewitalizować wzorzec

³ Z inspiracji futuryzmu wyrosło aeromalarstwo, aeropoezja i aeroteatr wykorzystujące widzenie rzeczywistości jakby z perspektywy samolotu. Zob. G. Gazda, *Futuryzm*, [w:] tegoż, *Słownik europejskich kierunków i grup literackich XX wieku*, Warszawa 2000, s. 148. Por. też K. Rudzińska, *Artysta wobec cywilizacji: antagonizm czy harmonia*, [w:] *Problemy literatury polskiej lat 1890–1939*, seria 1, red. H. Kirchner, Z. Żabicki, Warszawa 1972, s. 434.

⁴ Por. R. Waksmund, *Degradacja przygody*, [w:] tegoż, *Od literatury dla dzieci do literatury dziecięcej (tematy – gatunki – konteksty)*, Wrocław 2000, s. 362–375.

⁵ Zob. dwa szkice M. Ingłota: *Wirtuoz masowej wyobraźni (O twórczości Kornela Makuszyńskiego)*, [w:] *100-lecie urodzin Kornela Makuszyńskiego*, red. J. Kolbuszewski, Zakopane 1984 oraz *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, „Literatura i Kultura Popularna” T. 9 (2000), s. 87–129.

powieściowy, dodając do rejestru fabuł „uskrzydloną przygodę”. Ekscytująca choć niebezpieczna wyprawa mogła stać się udziałem szalonej pensjonarki z powieści Ireny Szczepańskiej, lecz przede wszystkim była zarezerwowana dla młodzieńczych bohaterów – „skrzydlatych chłopców”. Portret dzielnego kandydata na „polskiego orła” z utworu Makuszyńskiego, pod tym właśnie tytułem, doskonale komponował się z legendą lotnictwa sportowego, jaka powstała w przededniu II wojny światowej.

II.

Zdaniem Józefa Zbigniewa Białka, pod wpływem specyficznej „mody” w latach 30. XX wieku, uformowała się osobna odmiana prozy dla młodzieży, zwana umownie „lotniczą”⁶. Badacz bardziej niż szkicowo zakreślił kontury tego quasi-gatunku, wskazując jako jedyne kryterium tematyczne. Zaproponowany przez niego termin, jak dotąd, nie zyskał statusu choćby subgatunku, czego dowodzi brak tego typu określenia w *Słowniku terminów literackich*. Pominęli go autorzy haseł w *Słowniku literatury popularnej*, lecz – co ciekawe – odnotowali istnienie „powieści marynistycznej” obok tzw. *Bergroman* („powieść górską”)⁷, czyli odmian podobnie odślanających w nazwie temat utworu.

Sądzę, że refleksja nad powieścią bądź opowiadaniem lotniczym adresowanym do niedorośłych powinna brać w rachubę dwa konteksty: historycznoliteracki oraz socjologiczno-literacki. Poprzez analogię do prozy marynistycznej jako najbliższy kontekst należałoby wskazać dynamicznie rozwijającą się inżynierię oraz ruch lotniczy, które to, podobnie jak budowa portu w Gdyni, miały być wizytówkami silnej i nowoczesnej Drugiej Rzeczypospolitej. Z drugiej strony, nowe potrzeby edukacyjno-wychowawcze pociągnęły za sobą zainteresowanie twórców prozy młodzieżowej masowymi formami aktywnego spędzania wolnego czasu, jak sport i turystyka. Potwierdza ten sąd Zofia Budrewicz, podkreślając dydaktyczne intencje utworów „spod znaku skrzydeł”: „Władza człowieka nad determinizmem przyrodniczym, jego triumf w przestworzach pokazywały zdobywcze wyprawy samolotowe. Był to nurt prozatorski, który [...] łączył się z pedagogiką społeczną przypisywaną powieściom sportowym”⁸. Splot obydwu czynników sprawił, że tematyka sportowo-turystyczna wniknęła w tkankę międzywojennej literatury fikcjonalnej i niefikcjonalnej adresowanej do młodych, czego skutkiem była zaskakująca obfitość form fabularnych: od podróży krajoznawczych, historii narciarskich, taternicznych, żeglarskich, morskich, poprzez przygody harcerskie, skautowskie, aż po wyprawy polarne, by wskazać ważniejsze przykłady. Rejestr ten należałoby, rzecz jasna, wydłużyć, uwzględniając różne odmiany reportażu (w tym powieść reportażową),

⁶ J. Z. Białek, *Literatura dla dzieci i młodzieży w latach 1918–1939. Zarys monograficzny*, Warszawa 1979, s. 157–158.

⁷ Zob. J. Kolbuszewski, *Bergroman* oraz tegoż, *Powieść marynistyczna*, [w:] *Słownik literatury popularnej*, pod red. T. Żabskiego, wyd. 2, Wrocław 2006, s. 31–32 i s. 471–473.

⁸ Z. Budrewicz, *Lekcje polskiego krajobrazu. Międzywojenna proza podróżnicza dla młodzieży*, Kraków 2013, s. 189.

zbeletryzowane przewodniki, pogadanki krajoznawcze itp., które podporządkowane były głównie celom informacyjno-perswazyjnym⁹. Podróżowanie samolotem uruchomiło przecież nowy sposób „czytania” rodzimego krajobrazu (sformułowanie Zofii Budrewicz)¹⁰.

Kluczowe znaczenie ma też sytuacja komunikacyjna prozy adresowanej do młodocianych czytelników. Skłonność do stosowania rozbudowanych tytułów, podtytułów, dedykacji, motta *ex definitione* cechowały już najdawniejsze teksty kierowane pod dziecięcy adres¹¹. Strategia ta okazała się wyjątkowo trwała, do tego stopnia, że z pewnymi modyfikacjami do dzisiaj wciąż uchodzi za formalny wyróżnik literatury czwartej, cytując Jerzego Cieślikowskiego. Przedłużeniem tegoż zwyczaju wydają się karty tytułowe analizowanych książek lotniczych, które zdradzają odbiorcy ich tematykę¹². Jako egzemplifikacje mogą służyć wspomniany wyżej *Skrzydlaty chłopiec* Makuszyńskiego (1934¹³) oraz *Maryśka ze Śląska* (1937) Marii Wardasówny. W obydwu przypadkach tytuł rozwija dopisek „powieść lotnicza dla młodzieży”. Cel zabiegu jest oczywisty. Chodzi o działanie perswazyjne. Autorowi bądź wydawcy zależało, aby „pozyskać przychylności potencjalnego czytelnika” (podtytuły te realizują więc zasadniczo funkcję fatyczną i inne funkcje nakierowane na niedorośłego odbiorcę)¹⁴.

⁹ Pełny katalog form gatunkowych prozy krajoznawczo-podróżniczej dla młodzieży rekonstruuje Z. Budrewicz w rozdziale *U źródła prozy krajoznawczej dla młodzieży*, tamże, s. 46–102.

¹⁰ Formą powieści reportażowej posłużyła się Maria Wardasówna w *Maryśce ze Śląska*. Na pierwszy rzut oka książka przypomina miniprzewodnik po Beskidzie Śląskim i Podhalu. Dołączone fotografie przedstawiają oprócz kolejnych etapów szkolenia pilota szybowca, także modele szybowców, na których uczy się latać bohaterka powieści. Najważniejsze są jednak, widziane „z lotu ptaka”, krajobrazy Beskidów, Ustronia i Wisły, trasa z Wisły na Kubalonkę, zameczek Prezydenta RP w Wiśle, wodospady Białej Wisełki, widok Morskiego Oka w Tatrach i Doliny Pięciu Stawów. Materiał fotograficzny podkreśla edukacyjny charakter powieści. Ilustruje kolejne etapy lotniczej przygody Maryśki, ale jednocześnie zachęca odbiorcę do aktywnego poznawania i wypoczynku na Śląsku Cieszyńskim (M. Wardasówna, *Maryśka ze Śląska. Powieść lotnicza*, z przedm. G. Morcinka, Warszawa 1937).

¹¹ J. Cieślikowski, *Przedmiot, sposoby istnienia i metody badania literatury dla dzieci*, [w:] tegoż, *Literatura osobna*, wybór R. Waksmund, Wrocław 1985, s. 22–57.

¹² Strategia obejmowała inne kręgi prozy młodzieżowej. Zob. np. *Ania i jej przyjaciele. Powieść z życia skautów* Zofii Sikorskiej, Warszawa 1923; *Lawina idzie. Powieść sportowo-turystyczna* Józefa Bieniasza, Warszawa [b.r.w.]; *W śniegu i słońcu: powieść narciarska* Marii Wardasówny, Warszawa 1939.

¹³ Powieść Makuszyńskiego z ilustracjami Michała Byliny firma wydawnicza Gebethner i Wolff wznawiała przed wojną czterokrotnie (zob. *Bibliografia literatury dla dzieci i młodzieży 1918–1939*, oprac. B. Krassowska i A. Grefkowicz, Warszawa 1995). Popularność *Skrzydlatego chłopca* poświadcza „otoczenie” innych utworów tego nurtu. Książka Makuszyńskiego należy m.in. do lektur obowiązkowych Hanki z *Uskrzydłonej przygody* Ireny Szczepańskiej.

¹⁴ Por. A. Smuszkiewicz, *Retoryka współczesnej polskiej powieści historycznej dla dzieci i młodzieży*, Poznań 1987, s. 12. Por. inne ujęcie problemu: M. Kawka, *Funkcje wyrażenia i relacji międzytekstowych w wypowiedzi literackiej*, [w:] tegoż, *Metatekst w tekście narracyjnym dla dzieci na przykładzie współczesnych utworów literatury dla dzieci*, Kraków 1990, s. 103–112.

Dla porównania, semantyka tytułów powieści Zofii Dromlewiczowej: *Skrzydłata flota* (1930), *Chcę zostać lotnikiem* (1934), *Rycerze przestworzy* (1935), *Siostra lotnika* (1937), czy innych książek odzwierciedlających fascynację awiacją, jak chociażby *Władca przestworzy* Edmunda Jezierskiego (1930), *Uskrzydłona przygoda* Ireny Szczepańskiej (1934), *Pilot gotów!* (1938) Marii Kann – była wystarczająco czytelna. Nie wymagała doprecyzowania. Autorzy obiecywali czytelnikowi nie tyle atrakcyjną fabułę o wyczynach pilotów, ile sugerowali na wstępie rycersko-heroiczny wymiar pojedynku, jaki stoczą młodzi bohaterowie. Widoczny w tytułach paralelizm lotnika i średniowiecznego rycerza służył, jak słusznie zauważył Ingłot, dowartościowaniu zawodu pilota poprzez podniesienie rangi rodzimego lotnictwa¹⁵.

Reasumując: dotychczas brak jednoznacznych ujęć genologicznych tzw. „prozy lotniczej”. Temat awiacji współwystępował w okresie międzywojnia z innymi konwencjami prozy (podróżniczo-przygodową, psychologiczną, obyczajową). Kategorii „lotnicza” można więc przypisać podwójne znaczenie perswazyjne i orientacyjne, bo pomagała odbiorcy w dokonaniu wyboru lekturowego. Dlatego w dalszych rozważaniach zasadne wydaje się operowanie właśnie kryterium tematycznym, choć dla zachowania swobody dyskursu stosowany będzie również termin „literatura awiacyjna”.

Stwierdzenie Białka stało się załącznikiem dalszej części rozważań. Podstawą będą tu pytania o sposoby kontaktu międzywojennej literatury młodzieżowej z awiacją, jej „akcesoriami” oraz wyobrażeniami. Ponadto, interesować mnie będą konsekwencje związków książki lotniczej z obowiązującą w Drugiej Rzeczypospolitej „narracją pedagogiczną” (szczególnie z nurtem wychowania obywatelsko-patriotycznego). Artykuł kieruje uwagę ku wybranym, lecz reprezentatywnym powieściom z obrazami, wątkami i motywami lotnictwa (Makuszyński, Dromlewiczowa, Kann, Wardasówna, Szczepańska).

Jeszcze jedno dopowiedzenie. W refleksji historyków literatury i bibliologów związki międzywojennej prozy młodzieżowej z lotnictwem ujmowane są nader rzadko, stąd arcyważna była dla mnie lektura przywoływanego wyżej studium Mieczysława Ingłota, poświęconego lotniczym opowieściom Meissnera, jako że funkcjonowały one w kręgu międzywojennej beletrystyki dla niedorosłych¹⁶.

¹⁵ Idiom „rycerze przestworzy” wylansowała ówczesna prasa i literatura popularna. Do brze oddaje on podejście do zawodu lotnika w Drugiej Rzeczypospolitej. Reprezentować go miały jednostki potencjalnie bohaterskie, kierujące się honorem – co ważniejsze – gotowe do poświęceń nawet za cenę własnego życia. Por. np. M. Ingłot, *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, dz. cyt., s. 127.

¹⁶ Zob. M. Ingłot, *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, dz. cyt., s. 87–129. Inne ważne pozycje to: szkice J. Papuzińskiej, *Miasto, maszyna i nowe, wspaniałe światy*, [w:] tejże, *Zatopione królestwo. O polskiej literaturze fantastycznej XX wieku dla dzieci i młodzieży*, wyd. 2 rozszerzone, Łódź 2008, s. 152–169 i J. Knapa, *Niesamowity świat awiacji w międzywojennej nowelistyce Janusza Meissnera*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historicolitteraria” T. 11 (2011), s. 189–198 oraz M. Kątnego na temat motywów awiacyjnych w twórczości Marii Kann (M. Kątny, *Twórczość prozatorska Marii Kann*, Kielce 2007, s. 57–77).

Powieści i nowele autora późniejszego *Żądła Genowefy* właściwie kształtowały wyobraźnię powietrzną twórców prozy młodzieżowej, na długo przed *Nocnym lotem* Antoine'a Saint-Exupéry'ego. Cenne wskazówki metodologiczne zawdzięczam ponadto błyskotliwej monografii Wojciecha Tomasika o „wspólnym szlaku” kolei oraz literatury w XIX i XX wieku. Metaforyczne określenie kolei żelaznej jako „ikony nowoczesności” *belle époque* harmonizuje z wyobrażeniem latających wehikułów na początku XX stulecia¹⁷.

III.

Nie będzie przesadą stwierdzenie, że w okresie międzywojennym większość młodych ludzi marzyła, aby pójść w ślady legendarnego kapitana Żwirki i innych lotników. Aby dołączyć do grona „rycerzy przestworzy”, których sukcesy szeroko nagłaśniano w ówczesnej prasie. Powszechną wśród młodzieży ekscytację awiacją artykułują relacje zebrane w znakomitej książce Adama Zamoyskiego, jak również proza autobiograficzna bohaterów lotników z *Dywizjonu 303*¹⁸. Powtarzają się w nich te same argumenty: fascynacja lotem nad ziemią, głód wielkich czynów, poczucie wolności i mocy, panowanie nad maszyną, wreszcie smak niebezpieczeństwa¹⁹. Fascynacja ta przybierała różne formy. Część młodzieży mogła realizować swoje marzenia, ucząc się pilotażu w aeroklubach cywilnych, wybrańcy natomiast wstępowali do nowo powstałych szkół wojskowych. Zamoyski zwraca uwagę na niezwykle klimat, jaki towarzyszył rodzącemu się lotnictwu. Stało się ono swego rodzaju emblematem „nowego świata” (bez Huxleyowskiej ironii), w którym dawne, hierarchicznie urządzone społeczeństwo miało ustąpić nowemu, wyzwolonemu z ograniczeń klasowych. Po roku 1918 „rozpoczął się zadziwiający ruch społeczny: dzieci z chłopskich i robotniczych rodzin z energią zaczęły realizować swoje życiowe aspiracje”²⁰. Idea demokracji od początku patronowała polskiemu lotnictwu, o czym wymownie świadczyły zasady rekrutacji w elitarniej szkole pilotów wojskowych w Dęblinie. Jej uczniem mógł zostać praktycznie każdy młodzieniec

¹⁷ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2007. Sugestię, aby włączyć samolot do obiektów będących „ikonami nowoczesności” zawdzięczam artykułowi Jakuba Knapa, *Niesamowity świat awiacji w międzywojennej nowelistyce Janusza Meissnera*, dz. cyt., s. 191.

¹⁸ A. Zamoyski, *Jak wyrosły skrzydła*, [w:] tegoż, *Orły nad Europą. Losy polskich lotników w czasie drugiej wojny światowej*, przeł. T. Kubikowski, Kraków 2004, s. 20–48. Por. też autobiografię Witolda Urbanowicza, *Myśliwcy. Młodzieńcze przygody dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków 2010.

¹⁹ Dowódca Dywizjonu 303, Witold Urbanowicz, o swoim młodzieńczym podziwieniu dla lotnictwa pisał: „Fascynowało mnie oderwanie od ziemi, na której było tyle intryg ludzkich i zbrodni. I to, że jest latanie niebezpieczne, to była do pewnego stopnia gra w przestrzeni. Marzyłem, ażeby zostać myśliwcem, chciałem być sam w kabinie, mieć własną szybkość, zwinność samolotu, inicjatywę w walce i własne skrzydła”. Cyt. za: W. Krajewski, *Witold Urbanowicz – legenda polskich skrzydeł*, Warszawa 2008, s. 24.

²⁰ A. Zamoyski, *Jak wyrosły skrzydła*, dz. cyt., s. 31.

niezależnie od pochodzenia czy koneksji, oczywiście pod warunkiem spełnienia surowych wymagań psychofizycznych oraz przejścia wyczerpującego szkolenia²¹.

Szlachetny zamiar, by ukazać trudną drogę dziecka warszawskiej ulicy do realizacji własnych marzeń, wyraził Makuszyński w biografii Ignasia Oleckiego, bohatera *Skrzydlatego chłopca*. Ignas należy do armii małych gazetiarzy z robotniczych dzielnic nędzy, o których los niepokoił się w swoich reportażach Janusz Korczak i Halina Górska. Jest dzieckiem niczym, bezdomnym sierotą, potencjalnie skazanym na samotność i bycie nikim. Jak mało kto, doświadczył on ciężaru ziemskich spraw. Któż może mieć silniejszą motywację, żeby oderwać się od ziemi niż ten, którego zahartowało życie na ulicy? I tu – jak zwykle w powieściach Makuszyńskiego – następuje nagły zwrot w losach chłopca. Cudowny przypadek sprawia, że z najniższego kręgu nędzy wydostanie Ignasia Alojzy Raczek – korektor jednej z warszawskich gazet, uosobienie szlachetności i poczciwości, który odąd sprawować będzie nad przyszłym pilotem ojcowską opiekę. Ten „poważny filozof – z epoki, w której ludzie bali się pociągów, wody, telegrafu i kolei”²², stwierdza narrator, mimowolnie rozbudza w sercu podopiecznego fascynację lataniem, wynajmując skromne mieszkanie tuż obok wojskowego lotniska.

Młody czytelnik otrzymał gotową postać, jakby skrojoną na miarę „błędnych rycerzy” – lotników z utworów Meissnera. Została ona wyposażona w romantyczno-sentymentalne atrybuty, czyli płowosc włosów, błękit spojrzenia, czystość i niewinność. Zdradza też pewne rysy dziecka-artysty – poetyckie spojrzenie, wyższy poziom wrażliwości, skłonność do szaleństwa, co znajduje odzwierciedlenie w sferze werbalnej, kiedy Ignas próbuje nazwać swoje uczucia towarzyszące obserwacji samolotu w powietrzu:

Ignas patrzył oszołomiony i zawsze mu było tego widoku za mało. Dotąd widział samoloty na niebieskich wysokościach, jak malowane na niebieskim papierze obrazki ptaków czy owadów; teraz znalazł się tuż obok ich gniazda, w mateczniku tych najdziwniejszych stworzeń, i może widzieć ich życie: niecierpliwe, wielkim głosem napełnione chwile wzlotów i łagodne, pełne zmęczenia siadanie ich na ziemi u drzwi wielkich, drewnianych klatek. Samolot jest ptakiem żywym, więc gdyby go nie zamykano w tych klatkach, mógłby uczynić coś strasznego: poczuwszy wielki wiatr lub zapach burzy oszalałby pragnieniem pędu i wzbilił się sam, bez człowieka, co umie spętać szaleństwo jego mocy i uciszyć jego huczące stalowe serce [...] ²³.

Miłość do latania zaczyna się od gestu zadartej głowy. Cierpliwego śledzenia ruchu maszyny w powietrzu. Wsłuchiwanie się w warkot silnika. Zachwyt miesza się wtedy ze strachem. Przywołany fragment eksploatuje konwencjonalny wzorzec metaforyczny. Oto samolot na podobieństwo ptaka szybuje w przestworzach. Zespolenie ptaka z maszyną nie wyczerpuje semantyki powyższego obrazu. Widzimy człowieka-pilota, który świadomy groźnych skutków potencjalnego

²¹ Tamże, s. 33.

²² K. Makuszyński, *Skrzydlaty chłopiec*, Warszawa 1959, s. 9.

²³ Tamże, s. 73.

buntu maszyny, musi poskramiać ją niczym baśniowego smoka²⁴. Kluczową rolę w analizowanym fragmencie odgrywają trzy typy zachowań poznawczych. Najpierw obserwacja, potem marzenie, na koniec kreacja nakładają się na siebie, tworząc niemal kalejdoskopowy obraz, podyktowany stanem najwyższego napięcia emocjonalnego.

O urzeczywistnieniu marzeń o zawodzie pilota wojskowego zdecydują inne predyspozycje, które za narratorem jednego z opowiadań Meissnera moglibyśmy przypisać bohaterowi Makuszyńskiego. Ignaś cechuje się „sprawnością psychofizyczną, polegającą na szybkiej i trafnej zmianie położenia, na zdolności skupienia i połączenia uwagi, dobrej pamięci, szybkości reakcji na ważne podniety, synchronizacji ruchów, wreszcie odporności na zmęczenie nerwowe i fizyczne”²⁵.

Bogatsze i bardziej pogłębione portrety młodych entuzjastów latania prezentuje powieść obyczajowa *Pilot gotów!* Marii Kann, propagatorki sportu lotniczego wśród młodzieży, jak również zaśluzonej działaczki harcerskiej. Oto trzej warszawscy gimnazjaliści: Wojtek, Jacek i Józek. Każdy z nich inaczej przeżywa swoje wtajemniczenie w sport szybowcowy. Pewny siebie, impulsywny Jacek zapowiada się na ryzykanta i awanturnika, który w przyszłości będzie „szukał guza”. Początkowo latanie postrzega bardziej przez pryzmat młodzieńczych fantazji niż inżynierii. Urzeczony widokiem podniebnych popisów szybowników, w sporcie tym widzi dla siebie szansę na rekordy i sławę. Naiwnie wierzy w przewagę człowieka nad maszyną, dlatego lekceważy niebezpieczeństwo, jakie niosą ze sobą powietrzne wyprawy. Wojtek pod pewnymi względami przypomina bohatera powieści Makuszyńskiego. Łączy go z nim sieroctwo, samotnictwo, wrażliwość, a nade wszystko szacunek wobec aeroplanu – „ikony nowoczesności” (odważnie przeciwstawia się planom uszkodzenia szybowca, w każdej wolnej chwili pomaga w konserwacji „Wron” i „Czajek”, czuje się odpowiedzialny za stan techniczny maszyn). Dzieli natomiast powściągliwość uczuć. Przesadnie dojrzałe podejście do nauki pilotażu narrator tłumaczy tym, że chłopiec właściwie wychował się na lotnisku (nazywa go nawet „dzieckiem lotniska”). Nietypową przestrzeń „domową” tworzyły dlań bowiem hangary, samoloty, piloci i mechanicy, dlatego tak emocjonalnie reaguje, gdy ukochanemu miejscu grozi zniknięcie z mapy Warszawy:

– Jak warkot samolotu może przeszkadzać? Od dzieciństwa, jak siebie pamięta, to warczenie budziło go rano i usypiało wieczorem. Jeśli miał zmartwienie, właśnie huk motoru uspokajał go i pocieszał. Na Polu wszyscy znali małego Wojtka, który był jakby częścią lotniska. [...] Nie czuł samotności i sieroctwa tak dotkliwie właśnie dlatego, że miał Pole. [...] Tu na Polu zaczął Wojtek wypuszczać w powietrze już piękne latające modele. Wszystko było tu, a teraz burzą i przekopują... nie będzie Pola²⁶.

²⁴ To wyobrażenie świata techniki nawiązuje do futurystycznych wizji F. T. Marinettiego. Por. M. Ingot, *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, dz. cyt., s. 90.

²⁵ Cyt. za: tamże, s. 104.

²⁶ M. Kann, *Pilot gotów?*, wyd. 2, Warszawa 1947, s. 35–36. W przywołanej deskrypcji Pola Mokotowskiego wyraźnie znać ton nostalgiczny. Mowa tu o popularnym w dwudziestoleciu międzywojennym warszawskim lotnisku sportowym, skąd startowali, m.in. Żwirko

Podporządkowanie fabuły celom dydaktycznym ujawnia sposób, w jaki Kann przedstawia relację obydwu przyjaciół. Jacek, pod wpływem przyjaźni z Wojtkiem, temperuje swój charakter, dostrzega dotychczasowe błędy, dzięki czemu zostaje najlepszym szybownikiem w drużynie.

Postawa trzeciego z przyjaciół – Józka – wnosi do utworu Kann motyw lęku przed wzniesieniem się w przestworza. Żarliwością w pasji lotniczej przewyższa kolegów. Z wypiekami na twarzy śledzi wyczyny najsławniejszych pilotów. Kolekcjonuje książki na temat awiacji. Przerąza go jednak perspektywa samodzielnego lotu. Decyduje się na udział w wakacyjnym kursie szybownictwa tylko z obawy, by nie zostać posądzonym o tchórzostwo. Kann przekonująco ukazała rozterki wewnętrzne Józka, zwątpienie we własne siły pogłębiane kompleksem „dziewczyńskiego wyglądu”, wreszcie euforię towarzyszącą pierwszemu udanemu przelotowi. Pisarce udało się zrećtnie połączyć funkcję dydaktyczno-poznawczą z dziecięcą radością odkrywania świata, z przyjemnością, jakiej dostarcza młodym ludziom kontakt ze szybownictwem.

Przypadek *Maryśki ze Śląska* wymaga osobnego potraktowania co najmniej z kilku powodów. Pierwszym z nich jest autorka powieści Maria Wardasówna, której przewagę nad Makuszyńskim, laikiem opisującym lotnictwo, dawał status czynnej pilotki, uczestniczki I Propagandowego Rajdu Lotniczek Dookoła Polski w 1931 roku²⁷. Na podkreślenie zasługuje fakt, że zaistniała w sporcie lotniczym mimo oczywistych ograniczeń – chłopskiego pochodzenia oraz płci. Zignorować tych okoliczności nam nie wolno, choćby z tej racji, że doświadczenie pilotki-pisarzki dzieliła w dwudziestoleciu międzywojennym właściwie jedynie z Marią Kann²⁸. Nazwisko Wardasówny przypomniał badacz twórczości Meissnera, by podkreślić

i Wigura. Tutaj miały swoje siedziby pierwsze rodzime linie lotnicze, jak również Harcerski Klub Lotniczy, który współorganizowała Maria Kann, będąc wówczas jednocześnie redaktorką czasopisma lotniczego „Skrzydła” dla instruktorek harcerskich. Osobiste przywiązanie do tego miejsca pisarka potwierdziła w książce wspomnieniowej *Niebo nieznanne*: „Pole wychowało zastępy entuzjastów lotnictwa. Garnęli się nie tylko członkowie aeroklubów i klubów lotniczych, ale i mali chłopcy, którzy bezbłędnie odróżniali typy samolotów, unoszących się nad lotniskiem [...]”. Cyt. za: M. Kątny, *Twórczość prozatorska Marii Kann*, dz. cyt., s. 58.

²⁷ Zob. M. Wardasówna, *Co skłoniło mnie, aby zostać lotniczką*, „Światowid” 1931, nr 42, s. 4. Ciekawe światło na życiorys Wardasówny rzuca przede wszystkim jej autobiograficzna książka: *Próba skrzydeł. Przygody lotniczek polskich. Fragmenty pamiętnika*, publikowana w odcinkach na łamach „Iskier” w 1934 r. (nr 1–10), przeznaczona dla szerokiego kręgu odbiorców.

²⁸ Pomimo ogromnej popularności w okresie międzywojennym, głośnych sukcesów Amelii Earhart, Amy Johnson, rekordów polskiej szybowniczki Marii Youngi, udział kobiet w tej dyscyplinie sportu nadal oceniano sceptycznie. Opinie w tej sprawie dzieliły nawet postępowe środowiska kobiece. Charakterystyczna będzie tu reakcja jednej z publicystek czasopisma „Bluszcz” na wieść o zablokowaniu przez władze wojskowe dostępu kobietom do bezpłatnych kursów pilotażu w aeroklubach akademickich: „Przyznać trzeba, że zarządzenie to jest najzupełniej słuszne z praktycznego punktu widzenia. Wojsku potrzebny jest kontyngent młodych ludzi w wieku poborowym, którzy przeszli pierwsze przeszkolenie lotnicze, lecz najzupełniej niepotrzebne będą podobnie przeszkolone, początkujące pilotki”. (T.K., *Królowa powietrza*, „Bluszcz” 1930, nr 21, s. 10).

rzadką możliwość łączenia pasji lotniczej z aktywnością literacką²⁹. Dodajmy jeszcze jedną interesującą okoliczność biograficzną. Otóż, patronował twórczości Wardasówny sam Gustaw Morcinek, jej dawny nauczyciel ze szkoły w Skoczowie. W przedmowie do *Maryśki ze Śląska* chwalił odwagę „dziewczyny z długim, jasnym warkoczem”, która wbrew nakazom płci i wrogiej opinii własnego środowiska uzyskała upragnioną licencję pilota.

Jak widać, kreacja młodej szybowniczki Maryśki Strządałówny powstawała w ciasnym kokonie autobiograficznych doświadczeń, co narzuca czytelnikowi już antroponimiczna forma tytułu. Monika Graban-Pomirska pisze:

Tytułowa Maryśka jest przykładem „chłopczycy”, ale nie tej smukłej damy o twarzowej chłopięcej fryzurze, nie jest też odmianą modelu „dzikuski”, marzącej o byciu chłopcem po to, aby czuć się bardziej wolną i swobodną. Bohaterka Wardasówny to dziewczyna odporna na przeciwności losu, zahartowana od wczesnego dzieciństwa pracą i życiem w ubóstwie. Wyposażona zostaje w pewien zasób predyspozycji, które pozwalają jej konkurować z chłopcami i spełnić marzenie o lataniu: w siłę fizyczną, odwagę, upór w dążeniu do celu, szybki refleks, zdolność logicznego myślenia, predylekcję do techniki³⁰.

Poza przełamaniem stereotypowego obrazu dorastającej bohaterki – utalentowanej lotniczki, o oryginalności postaci stanowi motyw przełamania obyczajowych barier. Co znamienne, wrogo nastawione do udziału dziewczyny w kursie szybowcowym są przede wszystkim kobiety. Maryśka budzi zgorzelenie przede wszystkim swoim męskim strojem. Uchodzi za „zbereźnicę i bezwstydnicę”. Sukienka, jedyny dopuszczalny zgodnie z wiejskim zwyczajem ubiór dziewczyny, wykluczyłaby jej udział w szkoleniu. Dla biednej pasterki przeszkoda wydawała się początkowo nie do pokonania. Pomoc przychodzi ze strony jednego z chłopców, który pożycza Maryśce swoje cenne, świąteczne spodnie. Założenie męskiego stroju inicjuje lotniczą edukację („Szybko pobiegła do lasu. Po chwili wyszła z niego niby zgrabny chłopaczek. Pasterze powitali ją wesołymi okrzykami. – Powinnaś się zawsze tak ubierać, nikt cię nie pozna. Możesz chodzić z nami na ryby, na orzechy, jeździć oklep na koniach”³¹), ale jednocześnie ściąga na głowę bohaterki gniew opiekującej się nią gospodyni.

Mimo ambitnego planu odtworzenia trudnej drogi wiejskiego dziecka do szybownictwa, wypada zgodzić się z opinią Graban-Pomirskiej, że „Maryśka to postać z plakatu czy broszurki agitacyjnej lub szkoleniowej, propagującej idee i znaczenie

²⁹ M. Inglot, *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, dz. cyt., s. 88.

³⁰ M. Graban-Pomirska, *Szkoła narzeczonych. O powieści dla dziewcząt w dwudziestoleciu międzywojennym*, Gdańsk 2006, s. 131.

³¹ M. Wardasówna, *Maryśka ze Śląska. Powieść lotnicza*, dz. cyt., s. 41. Osobnych badań wymagają powojenne edycje tej powieści. Powieść miała sporą liczbę wznowień, m.in. pod zmienionym tytułem *Dziewczyna z chmur. Powieść lotnicza dla młodzieży*, Katowice 1948. Ciekawe byłyby studia nad ingerencjami cenzury w twórczość Wardasówny. Sygnalizuje ten problem Kamila Budrowska w książce *Zatrzymane przez cenzurę. Inedita z połowy wieku XX*, Warszawa 2013, s. 106, 107–108.

lotnictwa dla obronności kraju³². Choć krytycyzm ten wydawać się może przesadny, jeżeli bohaterkę Wardasówny porównamy z protagonistami utworów Zofii Dromlewiczowej *Rycerze przestworzy* i *Chcę zostać lotnikiem*. Powieliła w nich autorka ten sam układ fabularny, sprokurowany specjalnie na użytek młodego odbiorcy: młodziutcy bohaterowie dosłownie palą się, aby zostać lotnikami. Na widok przelatującego aeroplanu krzyczą w uniesieniu: „- Jak cudownie! - Nadzwyczajnie! - Wspaniały!”³³.

Postacie skonstruowane są według dwóch szablonów – leniwy i rozkojarzony Włodek Wadecki z *Chcę zostać lotnikiem*, zbyt często ulega „niebezpiecznym” książkom sensacyjnym. Dopiero uczy się wytrwałości i pilności. Pomaga mu w tym ugrzecznony kuzyn Jaś, postać o wyolbrzymionych cechach pozytywnych. Dromlewiczowa „obsadza” go w roli nauczyciela mądrości, który „częstuje” kuzyna tyradami na temat pierwszych machin latających, o pionierach lotnictwa. Pobłażliwie reaguje na naiwne pytania Władka „laika” w dziedzinie lotnictwa i obrony powietrznej kraju. Obydwaj prześcigają się w czytaniu broszur Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Planują założenie szkolnego kółka lotniczego. Schematyzm powieści Dromlewiczowej, nużąca tendencja, brak zgodności z realiami lotniczymi wynikał z nadrzędnego celu propagandowo-agitacyjnego, którego autorka nie kryła również w przypadku *Rycerzy przestworzy*. Samych pilotów Dromlewiczowa także kreśli, opierając się na ustalonym szablonie. Są młodzi, z jasnymi twarzami. Pięknie prezentują się w stalowoszarych mundurach, w kurtce z czarnej skóry albo kombinezonie. Bije od nich śmiałość i energia.

IV.

We wszystkich analizowanych utworach napotkamy ślad zachowania kulturowego, który ukształtował się w Drugiej Rzeczypospolitej. Mianowicie zwyczaj oglądania (np. w trakcie pokazów lotniczych) połączonego z dokumentowaniem rozwoju polskiego lotnictwa. Zapisywanie w zeszytach numerów modeli szybowców, awionetek, zbieranie fotografii maszyn oraz pilotów było atrakcyjną formą spędzania wolnego czasu młodzieży żeńskiej i męskiej, skądinąd wspieraną przez szkołę i harcerstwo³⁴. Fotografie, wycinki prasowe poświęcone najbardziej znanym pilotom zapełniały niejedną młodzieńczy kajet, o czym wspominała w jednym

³² M. Graban-Pomirska, *Szkoła narzeczonych*, dz. cyt., s. 132. Por. też M. Kwaśniewicz, *Skrzydlate marzenia*, „Guliwer” 1996, nr 2, s. 24–26.

³³ Z. Dromlewiczowa, *Rycerze przestworzy*, Warszawa 1935, s. 8.

³⁴ Związek voyeryzmu z popularyzacją obiektów nowoczesnej technologii analizuje Wojciech Tomasiak na przykładzie lokomotywy parowej. Wielkie wystawy w XIX w. zorientowane na wytwory najnowszych technologii, do których należał parowóz, dawały możliwość podziwiania kunsztu inżynierów kolejnictwa. Dzięki tym przedsięwzięciom ukształtował się pewien typ kulturowego zachowania – podglądanie pociągów (*trainspotting*), forma aktywności charakterystyczna głównie dla mężczyzn tęskniących za porządkiem i systemowością w świecie pozbawionym ładu oraz rolę eksperta, specjalisty od techniki (zob. W. Tomasiak, *Maszyna na wystawie. Szlakiem Tuwimowskiej „Lokomotywy”*, [w:] tegoż, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, dz. cyt., s. 219–224).

z wywiadów Maria Kann, posiadaczka takiej kolekcji³⁵. Także samolot jako jeden z cudownych wynalazków techniki XX wieku wzbudzał w dzieciach szczególne emocje. Inną formę kontaktu umożliwiały młodym aerokluby szybowcowe przy Związku Harcerstwa Polskiego. Pedagodzy dostrzegali w awiacji duży potencjał wychowawczy. Kursy lotnicze były prawdziwymi szkołami charakterów, co w obliczu groźby wybuchu wojny zyskiwało na znaczeniu. Sport ten wymagał od adepta lotnictwa tężyzny psychicznej i fizycznej, świetnej orientacji przestrzennej, refleksu, energii. Silny bodziec do rozwoju sportu lotniczego biegł ze strony polskiego skautingu i harcerstwa, które zachęcały do zakładania szkolnych kółek modelarskich czy lotniczych³⁶. Rycersko-romantyczny etos korespondował ze zdecydowaną opinią, jaką wyraził Stanisław Pigoń, znany w okresie międzywojnia wielbiciel skautingu: „Lichy człowiek dobrym Polakiem być nie może”³⁷.

Bibliografia

- Białek, J. Z., *Literatura dla dzieci i młodzieży w latach 1918–1939. Zarys monograficzny*, Warszawa 1979, s. 157–158.
- Budrowska, K., *Zatrzymane przez cenzurę. Inedita z połowy wieku XX*, Warszawa 2013, s. 106, 107–108.
- Cieślakowski, J., *Przedmiot, sposoby istnienia i metody badania literatury dla dzieci*, [w:] tegoż, *Literatura osobna*, wybór R. Waksmund, Wrocław 1985, s. 22–57.
- Graban-Pomirska, M., *Szkoła narzeczonych. O powieści dla dziewcząt w dwudziestoleciu międzywojennym*, Gdańsk 2006.
- Inglot, M., *W kręgu lotniczych opowieści Janusza Meissnera*, „Literatura i Kultura Popularna” T. 9 (2000), s. 87–129.
- Kann, M., *Kobiety-Ptaki*, „Skrzydła” 1936, nr 3.
- Kawka, M., *Funkcje wyrażenia i relacji międzytekstowych w wypowiedzi literackiej*, [w:] tegoż, *Metatekst w tekście narracyjnym dla dzieci na przykładzie współczesnych utworów literatury dla dzieci*, Kraków 1990, s. 103–112.
- Kątny, M., *Motywy awiacyjne w dorobku pisarki*, [w:] tegoż, *Twórczość prozatorska Marii Kann*, Kielce 2007, s. 57–77.
- Knap, J., *Niesamowity świat awiacji w międzywojennej nowelistyce Janusza Meissnera*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historicolitteraria” T. 11 (2011), s. 189–198.
- Krajewski, W., *Witold Urbanowicz – legenda polskich skrzydeł*, Warszawa 2008.
- Kwaśniewicz, M., *Skrzydlate marzenia*, „Guliwer. Czasopismo o książce dla dziecka” 1996, nr 2, s. 24–26.
- Morcinek, G., *Kim jest Maria Wardasówna. Przedmowa do „Próby skrzydeł”*, „Iskry. Tygodnik dla młodzieży” 1934, nr 1, s. 3–4.

³⁵ A. Bańkowska, W. Bartoszewski, *W odwiedzinach u Marii Kann. Rozmowa z ulubioną pisarką młodzieży*, „Poradnik Bibliotekarza” 1956, nr 10–11.

³⁶ Por. S. Pigoń, *Skauting polski wobec zadań wychowania narodowego*, [w:] tegoż, *Do podstaw wychowania narodowego*, Lwów 1921. Podaję za: Z. Budrewicz, *Lekcje polskiego krajobrazu*, dz. cyt., s. 27.

³⁷ Cyt. za: Z. Budrewicz, *Lekcje polskiego krajobrazu*, dz. cyt., s. 27.

- Papuzińska, J., *Miasto, maszyna i nowe, wspaniałe światy*, [w:] tejsze, *Zatopione królestwo. O polskiej literaturze fantastycznej XX wieku dla dzieci i młodzieży*, wyd. 2 rozszerzone, Łódź 2008, s. 152–169.
- Piskulak, A., *Maryśka mówi mi...*, „Nowe Książki” 1989, nr 2, s. 55 i 58 [rec. – *Maryśka za wielką wodą*].
- Rudzińska, K., *Artysta wobec cywilizacji: antagonizm czy harmonia*, [w:] *Problemy literatury polskiej lat 1890–1939*, seria 1, red. H. Kirchner, Z. Żabicki, Warszawa 1972.
- Słownik literatury popularnej*, pod red. T. Żabskiego, wyd. 2, Wrocław 2006, s. 31–32 i s. 471–473.
- Smuszkiewicz, A., *Retoryka współczesnej polskiej powieści historycznej dla dzieci i młodzieży*, Poznań 1987.
- Wardasówna, M., *Co skłoniło mnie, aby zostać lotniczką?*, „Światowid” 1931, nr 42.
- Wardasówna, M., *Próba skrzydeł. Przygody lotniczek polskich. Fragmenty pamiętnika*, „Iskry. Tygodnik dla młodzieży” 1934, nr 1–4.
- Zamojski, A., *Jak wyrosły skrzydła*, [w:] tegoż, *Orły nad Europą. Losy polskich lotników w czasie drugiej wojny światowej*, przeł. T. Kubikowski, Kraków 2004, s. 20–48.

Aviation prose for adolescents during the interwar period. Reconnaissance

Abstract

The article is an analysis of the chosen aviation prose for adolescents from the interwar period (novels by Z. Dromlewiczowa, K. Makuszyński, M. Wardasówna, M. Kann). The aviation pictures and motives, the depictions of pilots in publications for the young reader have been mainly shaped by the large popularity of the aviation movement in the Second Republic of Poland. They had also largely corresponded with the civic-patriotic movement, which put emphasis on different forms of physical activity in adolescents, including aviation sports, as forms of taking part in defensive politics of the country. The analyzed books mainly fulfilled the cognitive-educational goals, as well as propaganda-agitational goals. They presented the fictionalized history of aviation, biographies of the most famous pilots, basic knowledge on aviation engineering and aerodynamics, they described the scouts' gliding courses. The authors of the aviation prose for adolescents drew their inspiration from the work of the famous interwar period writer-pilot, Janusz Meissner, thus bolstering the romantic and heroic legend of Polish aviation built by the author.

Key words: adolescent literature, interwar period, aviation, Zofia Dromlewiczowa, Kornel Makuszyński, Maria Wardasówna, Maria Kann

Małgorzata Chrobak
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Filologii Polskiej