

♪[PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie

DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: **Pani Hanna Radziejowska, kuratorka wystawy „Marzenia o lataniu. Warszawskie opowieści lotnicze”. Dzień dobry.**

HANNA RADZIEJOWSKA: Dzień dobry Państwu.

DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: **Kiedy rozpoczęła się lotnicza historia stolicy?**

HANNA RADZIEJOWSKA: My tą wystawę, Dom Spotkań z Historią zrobił razem z Aeroklubem Warszawskim, który w tym roku obchodzi dziewięćdziesięciolecie i trochę pretekstem do tej opowieści o lataniu było, można powiedzieć stulecie, warszawskiego, pierwszego, sportowego, cywilnego klubu lotniczego, natomiast historia latania, historia marzenia o lataniu jest dłuższa. Historia latania w Warszawie, oczywiście dzieje się równoległe do tej europejskiej, światowej historii, odkrywania możliwości lotu, czyli pierwsze skoki, loty braci Lilienthal, Otto Lilienthala, czy braci Wright, takie epokowe momenty, dzięki którym historia i rozwój lotnictwa, tego, co dzisiaj jakby doświadczamy i z czego korzystamy nabiera niesamowitego tępa, ale ta wystawa, tą opowieść, my ją zaczynamy od pierwszych eksperymentów, które się dzieją na dworze króla Władysława IV, w Warszawie. Bardzo rzadko pamiętamy o tym, że Władysław IV, znaczy i on i jego małżonka, byli bardzo świątymi ludźmi, bardzo zaangażowanymi w rozwój nauki. Ja mogę tak przypomnieć, że Władysław IV był chyba jedynym monarchą, który pisał listy w obronie Galileusza. I rzeczywiście, w tym miejscu, w którym jest pałac Kazimierzowski - Władysław IV zamawiał teleskopy i ustawiał je, także jak podróżni, ambasadorzy odwiedzali króla to w ogóle robiło ogromne wrażenie. I między innymi on ściągnął wynalazcę Boratyniego, który był wszechstronnym człowiekiem i między innymi wymyślił model latającego smoka i namówił króla, chyba nie było to trudne, żeby go namówić, żeby skonstruować, taki najpierw model wielkości, pewnie z dwa metry, czy coś takiego, no coś, co było niewielkie, ale jednak robiło wrażenie. Tam pasażerem był kot i rzeczywiście ten obiekt, ta konstrukcja lotnicza się uniosła. Zachowały się listy, z których można odtworzyć jak wyglądał ten model i jak on działał i rzeczywiście to absolutnie zrobiło ogromne wrażenie na ówczesnej elicie Europy. I na fali tego sukcesu tenże Boratyni namówił króla, że on zrobi taki duży model już, w którym on i król polecą do Wilna. Wydał bardzo dużo na to pieniędzy, no trwały prace, ale oczywiście obiekt ten, znaczy ta konstrukcja lotnicza, no nie mogły, to było niemożliwe, a było niemożliwe, bo jeszcze ten czas, powiedzmy siedemnasty-osiemnasty wiek, to były różne odkrycia dotyczące powietrza, dotyczące próżni, dotyczące tego jak działa ciepłe powietrze i tak dalej, które były po kolei

pewnymi krokami w kierunku spełniania tego marzenia o lataniu, ale ten wiek dziewiętnasty i to niesamowite przyspieszenie, takie sprężenie tych marzeń o nowoczesności, różnego typu możliwości odkrywania i sprawdzania pewnych rzeczy i też takiej, jakości materiałów, tak? Czyli jakby lotnictwo i rozwój lotnictwa był możliwy, też dzięki temu, że w pewnym momencie jakby nie tylko Ci konstruktorzy, tacy jak Leonardo da Vinci, tak? Tacy marzyciele, którzy obserwują przyrodę, ptaki i tak dalej, że oni coś konstruują, ale że jeszcze jest w tym, jakby możliwość przełożenia na język techniczny, język materiałowo-wykonawczy.

**DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: Czemu tytuł wystawy odnosi się do „marzenia” o lataniu?**

HANNA RADZIEJOWSKA: To jest trochę tak, że to marzenie o lataniu jest szalenie ciekawe, bo ono jest bardzo uniwersalne dla nas wszystkich. Są takie badania, które mówią, że przynajmniej raz każdy człowiek śni o lataniu. I to jest o tyle paradoksalne, że przecież w naturze człowieka, tego, kim jesteśmy, jak jesteśmy skonstruowani, latanie nie jest możliwe. Zazwyczaj śnią się nam rzeczy, które realnie odnoszą się do tego, kim jesteśmy, jako ludzie, natomiast ten sen o lataniu jest absolutnie sprzeczny z możliwością i moim zdaniem należałoby pójść krok dalej, że być może jest trochę tak, że to widać i wszystkie religie mają tą zdolność do latania, która jest przypisywana, są takie cechy, atrybuty boskie, ale przecież już jest ten mit klasyczny, Ikar i Dedal. On nie jest o tym, że człowiek nie może latać, przecież mit o Ikarze jest mitem o tym, że człowiek może latać, tylko musi przestrzegać pewnych reguł, bo przecież Ikar zginął, dlatego, że nie słuchał ojca i poleciał za wysoko, a Dedal poleciał i wylądował. Ten mit, który był tak dawno, w którym było zapisane takie przekonanie, że jednak człowiek jest w stanie to zrobić, to przecucie, które towarzyszyło ludzkości przez te setki lat, ale też ta mądrość zawarta w tym micie, okazała się właściwie kluczem do zrozumienia tego historii marzenia o lataniu, bo to nawet widać pięknie w Warszawie, że Ci, którzy pierwsi zaczynają te próby robić, zresztą udane. Za ojca polskiego lotnictwa jest uważany Czesław Tański, który był wykształconym na Warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych, artystą, malarzem i on pierwsze próby lotnicze, bo on był zafascynowany, jakby towarzyszył równoległe tym poszukiwaniom gwałtownym pod koniec dziewiętnastego wieku jak to zrobić. I on dostał zlecenie w Janowie Podlaskim, malował konie, i tam w tej okolicznościach przyrody, skonstruował lotnie. I w ogóle, lotnie to była taka autorska nazwa dla tego, co on skonstruował. Wykonał pierwsze próby udane, takie skoki, loty. Też z wieży przez siebie skonstruowanej, zresztą kilka zdjęć się zachowało, one są bardzo, takie właśnie piękne, pokazujące właśnie w takich różnych pozach jak on skacze z tej wieży. I można powiedzieć, że właśnie tym ojcem polskiego lotnictwa jest warszawiak i artysta i że to latanie wynika z jakiegoś niesamowitego marzenia i rzeczy, która jest bardzo romantyczna. Ale żeby móc latać to trzeba przestrzegać bardzo konkretnych zasad i jakby są takie reguły, że to jest takie ciekawe połączenie tego, co jest super rygorystyczne z tym, co jest super

romantyczne. I to jest właśnie latanie. I gdzieś w tym napięciu, w takim połączeniu tych dwóch cech rozwija się lotnictwo i też rozwija się w Warszawie, i prześledzenie tej historii warszawskiego lotnictwa i tych marzeń o lataniu, które na tej wystawie najwięcej można zobaczyć o tym okresie międzywojennym, chociaż jest parę postaci też po wojnie.

**DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: Jaka jest rola Warszawy na tej wystawie?**

HANNA RADZIEJOWSKA: Warszawa jest takim punktem wyjścia do opowiadania i oczywiście Warszawa, no Aeroklub Warszawski, to jest jednak zaskakujące jak wiele postaci, tych legendarnych na końcu się okazuje, że są związane z Warszawą, pochodzą z Aeroklubu Warszawskiego i tak dalej i to w ogóle nigdy ten mianownik wspólny nie był, tak, dla mnie to było odkrywanie właściwie robiąc tę wystawę. Ale Warszawa to jest też stolica polskiej wolności, nowoczesności, państwowości itd., że ta Warszawa, to ona jakby zaczyna budować to myślenie bardzo do przodu w kontekście, nie wiem wyobrażania sobie, czym jest lotnictwo dla rozwoju miast przypomnę, że przecież Goław, w którym był już przed wojną planowany przez Starzyńskiego, to miał być taki terminal lotniczy jak dzisiaj jest w Berlinie budowany, który ciągle nie jest skończony, że Starzyński sobie wymarzył, że skoro lotnictwo jest przyszłością cywilizacyjną, miał rację, to lepiej żeby budować taki terminal, który będzie łączył tą część Europy, żeby ludzie przesiadali się na dalekie rejsy właśnie w Warszawie. Coś takiego było zaplanowane, wojna to przerwała i po wojnie na Goławiu był ten sportowy aeroklub, sportowe lotnisko, ale to myślenie jakby ta Warszawa, która jakby staje odważnie w tym wyścigu o nowoczesność, to jest bardzo ciekawe, można tak na to spojrzeć jakby odkrywać właściwie, bo to jest takie nowe odkrywanie tego miasta, Warszawa zobaczona z perspektywy rozwoju tego marzenia o lataniu. To jest też opowieść o pewnych przemianach w mieście, bo trzeba pamiętać, że przecież jak ludzie zaczęli, jak zaczęło być ten gwałtowny bum na rozwój lotnictwa, czyli właśnie ten moment, w którym, no przecież jest tysiąc osiemset dziewięćdziesiąty trzeci – tysiąc osiemset dziewięćdziesiąty szósty to są te ten momenty, kiedy są te loty, potem jest, umownie się mówi tysiąc dziewięćset trzeci to jest taki najbardziej, taki ważniejszy moment jak bracia Wright jakby tworzą samolot, czyli dodają do konstrukcji lotniczej silnik, dzięki czemu można samemu wystartować, bo to, co robi Lilienthal to były skoki z użyciem jakby powietrza na lotni, czyli bez silnika. I te dwie rzeczy, które jakby gdzieś symbolicznie budują ten rozwój tego, czym jest nowoczesne lotnictwo, no to przecież I Wojna Światowa, to ile to jest, to jest jedenaście lat i są przecież dywizjony lotnicze, czyli jak szybko, to jest tak jak nie wiem, teraz Internet przez ostatnie lata, prawda, albo nie wiem smartfony, to jest taki skok. I gdzieś te lata międzywojenne, to one właśnie gdzieś zawsze są w takim rozpięciu takiego romantyzmu i marzenia i konstruktorów lotniczych, odkryć, takiego rzetelnej pracy nad tym jak tworzyć dobre konstrukcje lotnicze, dobre samoloty, żeby no też ten okres międzywojenny jest o tyle

taki bardzo romantyczny, bo on jest taki osadzony w takiej sytuacji ogromnego niebezpieczeństwa, tak? Dlatego że te materiały były, nie wiem, te samoloty, rzeczywiście, jakby nie wszystko jeszcze było odkryte nie wiem, jeśli chodzi o to jak działa, jak reagują skrzydła na pewne siły i tak dalej, bo nie było jeszcze takich możliwości tuneli aerodynamicznych itd. To jakby w tym kontekście to na prawdę wymagało odwagi, żeby ryzykować, żeby próbować, żeby latać. I czy postaci Żwirki czy Wigury, czy w ogóle, to jest też taka historia zmiany myślenia o mieście, bo to są nowe lotniska, to jest myślenie o tym jak się zmienia rozumienie czasu, podróży, to są jakieś wyobrażenia w ogóle o tym, właśnie jak tak przyspiesza to marzenie o lataniu, tak, że widać ze się lata, no to zaczynają się dyskusje, „okej to jak będzie wyglądać miasto przyszłości, czy będą na domach będą lotniska i jak będzie, no przecież będziemy mogli wieczorem polecieć do Wiednia, jeszcze rano tam nie wiem coś załatwić” i że nagle widać, że ten świat zaczyna być na wyciągnięcie ręki, ludzie zaczynają o tym marzyć. I to jest troszeczkę tak, że ja też idę tym tropem, że mi się wydaje, że to, co jest pokazane, nie wiem, w „Gwiezdnym Wojnach” czy, nie wiem, wszystkich takich filmach Science Fiction, nie wiem, różnego typu bajkach czy bardziej Science Fiction, przecież to jest dziś projektowanie czegoś, co pewnie w dużym stopniu się spełni, bo przecież to odkrywanie przestrzeni powietrznej, tak, kosmosu i tak dalej jest prawdopodobnie, to jest właściwie dla wielu naukowców oczywiste, że będzie ten cywilizacyjny rozwój szedł w tą stronę. I być może to marzenie o lataniu, jak zawarte w tym micie, że ono tak mówi o tym że tak, że każdy będzie miał swój obiekt latający, którym będzie mógł się przemieszczać, po prostu, ale gdzieś być może tak jest, znaczy ja, każdy, kto doświadczył latania i do tego też Aeroklub Warszawski i Dom Spotkań z Historią zaprasza, że właściwie każdy może, w każdym momencie nauczyć się latać, nie wiem, na szybowcach, to jest absolutnie dostępny sport i to jest takie odkrycie, w którym na prawdę człowiek gdzieś zaczyna odkrywać, że jego ciało jest w stanie jakby reagować na, jakby nauczyć się, jakby zaufać powietrzu, że można naprawdę przemieszczać się w tym powietrzu i z niego korzystać i je oswajać i móc latać. Natomiast oczywiście ten rozwój miasta, czy jest bardzo ciekawe Pole Mokotowskie, lotnisko na Gocławiu, które było po wojnie, ale też jakby Pole Mokotowskie jest o tyle fascynujące, że to było, tam było wszystko w tym lotnisku, było i wojskowe i cywilne i sportowe i wreszcie to było gdzieś w centrum miasta, dzisiaj tego właściwie po tym nic nie pozostało. I to jest jakaś taka legenda tego miasta przed wojną. Ale oczywiście Gocław, ale oczywiście Okęcie i dzisiaj między innymi Babice, z wielu tych lotnisk niewiele zostało, mówię tutaj o Gocławiu i Polach Mokotowskich, natomiast jakby warto sobie zobaczyć te zdjęcia i to jak np. przed wojna to był ruch społeczny, czy to marzenie o lataniu to był absolutnie ruch społeczny i zwycięstwo Żwirki i Wigury w tysiąc dziewięćset trzydziestym drugim roku to było absolutnie, no dziesiątki tysięcy, jak nie setki tysięcy ludzi, jakby było w absolutnej euforii, dziesiątki tysięcy ludzi witało zwycięzców turnieju międzynarodowego „Challenge” w Berlinie, Żwirko i Wigura jak lądowali na Polu Mokotowskim to się po prostu ludzie przedarli, kordony, ich nieśli na rękach. Bo to było to, że Polacy są świetnymi lotnikami i mają dobre konstrukcje lotnicze, czyli RWD, to było właśnie takie spełnienie dwóch

elementów, tego, że ktoś jest romantycznie doskonałym pilotem i ma doskonałych inżynierów, którzy potrafią skonstruować świetny samolot.

**DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: Historie, jakich osób związanych z polską awiacją poznamy dzięki tej wystawie?**

HANNA RADZIEJOWSKA: Warszawa lotnicza i taka właśnie, te anegdoty, te historie od tego Boratyniego przez Żwirkę i Wigurę, ale też przecież lotników, którzy są wykształceni w Warszawie czy też, nie wiem, w Polsce są związani z Warszawą i w czasie wojny, nie wiem, „Dywizjon 303”, lotnicy w bitwie o Anglię, ale też kobiety Leska, Piłsudska, Wojtulanis to są warszawskie lotniczki, wychowanki Aeroklubu Warszawskiego, to były jedyne trzy Polki, które w czasie wojny były w dywizjonie pomocniczym lotniczym i to było bardzo niebezpieczne i one jakby przetransportowały samoloty z lotnisk w trakcie bitwy o Anglię i później jakby w czasie postu całej wojny. Ale to są też niezwykle postaci jak Wanda Modlibowska, ale też po wojnie przepiękne postaci jak Wanda Szemplińska czy Pelagia Majewska. Czasami mi się wydaje, że ten splot opowieści lotniczych, tych biografii to jest naprawdę taka opowieść o marzeniu o nowoczesności, o spełnianiu marzeń. Ale też o jakiś niezwykle dojrzałych postaciach, w ogóle takich osobowościach, o ludziach, którzy w ogóle zapisali się niezwykle w historii polskiej, jak na przykład Antoni Kocjan, o którym nikt nic praktycznie nie wie, a był to człowiek, który przed wojną konstruował szybowce i miał świetny warsztat. Był prawdopodobnie znakomitym szefem i potrafił zarządzać, bo zbudował właśnie prywatne przedsiębiorstwo, które zrobiło znakomity sukces i eksportował na licencji szybowce właśnie na pół Europy, ale ważniejsze jest to, że to był człowiek, który w czasie wojny potrafił skonstruować największą drukarnie okupowanej Europy, gdzie po prostu w podziemiach ukryte przed, właściwie pod nosem Niemców, drukowano dwieście pięćdziesiąt tysięcy nakładu miesięcznie. Ale co jest najciekawsze to był człowiek, który jako inżynier, świetny inżynier, był szefem referatu Państwa Podziemnego i on odkrył i zrozumiał, czym jest „V1” i „V2”. I on napisał raport, czym są te rakiety konstruowane, dzięki którym alianci zbombardowali natychmiast fabrykę na Peenemünde i które to bombardowanie sprawiło, że Eisenhower, generał Eisenhower po wojnie powiedział, że gdyby nie ta akcja to on prawdopodobnie by nie był w stanie otworzyć frontu w Europie. Czyli, że jakby gdyby oni rozwinęli tą „V1”, „V2” no to praktycznie byłoby niemożliwe albo byłoby bardzo, bardzo trudne żeby pokonać Niemcy i to jest jeden człowiek, który ani razu nie strzelił w czasie wojny, bo on był po prostu takim polskim „Jamesem Bondem”, tak, który zginął, bo został aresztowany przez Niemców i zamordowany na Pawiaku, po wybuchu Powstania Warszawskiego. Natomiast, ja sobie tak czasami myślę, że dobrze by było gdybyśmy włączyli takie opowieści o ludziach ważnych dla naszej wspólnoty politycznej, być może takich, którzy właśnie swoim intelektem, swoją ciężką pracą, swoim absolutnie startowaniem Antoni Kocjan, był absolutnie selfmademanem, to był z ubogiej rodziny człowiek, który przyjechał na studia do Warszawy, żeby móc

studiować na Politechnice, w ogóle pracował na poczcie to było naprawdę, znaczy on był, nie pochodził z żadnego establishmentu, wszystkiego się dorobił, potrafił, nawet nie skończył studiów, ale dostał tego magistra, dlatego że był tak wybitnym konstruktorem, że profesorowie stwierdzili: „okej, to już jest żenujące, że on nie ma tego magistra” i mu po prostu przyznano, chociaż nie napisał w ogóle, nie, nic nie zrobił tak? Znaczący robił to, co robił i jest to człowiek, który ma no właśnie, tak czasami, ja sobie tak mówię o tym Antonim Kocjanie, że no może fajnie by było, żeby z tej tradycji naszej martyrologiczno-wojennej, bitewnej, może jednak włączyć postaci, które są naprawdę wspaniałymi wzorcami do tego żeby się nimi inspirować i wierzyć w to, że Polska, Polska przedwojenna, która była super biedna, super biedna i ten Aeroklub, który powstaje na totalnym w ogóle, oni nic nie mieli, oni mieli dwa zdemolowane samoloty, z których zaczęli się uczyć latać, ale mieli wiarę, takie przekonanie, że warto w ogóle w Polsce inwestować w swoje marzenia, nie i ja sobie czasami o tym myślę, że często nasze pokolenie, my uciekamy, no sobie myślimy: „kurczę, jaki jestem zdolny, to w sumie mogę to robić w Londynie, w Berlinie”, gdzieś i tak dalej i to jest oczywiście super, natomiast jest ciekawe, że oni gdzieś nawet wyjeżdżając, ucząc się i tak dalej, uważali, że oni są w stanie zrobić to o czym marzą tutaj i mi się to rzeczywiście udawało, tak jak Kocjanowi. To jest w ogóle strasznie fajna opowieść i to jest jakoś takie, moim zdaniem to jest bardzo, bardzo takie społecznie twórcze i dlatego też ta opowieść „Marzenie o lataniu” to nie jest tylko o samym lataniu, tylko to miało być o Warszawie, ale też miało być o pewnych postawach i o pewnej takich rzeczy, która daje człowiekowi latanie, która jest bardzo zupełnie z innych obszarów. Właśnie takich dojrzałości, branie odpowiedzialności, o byciu w ogóle dla wspólnoty i takie rzeczy.

**DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: Skąd pochodzą te materiały, które można oglądać na wystawie? I jaka jest taka, powiedzmy, no nie wiem, wewnętrzna organizacja tej wystawy, kompozycja wystawy?**

HANNA RADZIEJOWSKA: Ta wystawa się składa z dwóch części, na zewnątrz i wewnątrz, głównie to są zdjęcia i filmy pochodzące zarówno z kolekcji prywatnych, Aeroklubu, ale też no dużych, nie wiem, Narodowego Archiwum Cyfrowego, czy agencji fotograficznych, ale też bardzo ważnym elementem, to są obiekty czy zbiory, które są w sukni po prywatnych kolekcjonerach i te rzeczy są pokazywane. Jeszcze oczywiście Muzeum Lotnictwa, bo przecież Muzeum Lotnictwa, jakby zbierało różne materiały, czy właśnie rodzinne pamiątki Wojtulanis czy Kocjana, i tak dalej, więc to są też jakby, to jest też to miejsce. Ale trzeba pamiętać, że jakby sama wystawa się składa z iluś właśnie opowieści, które zostały zebrane, tak? Czyli to też jest ważne, tak? Więc konstrukcja jest taka, że jest można powiedzieć wersja skrócona, fotograficzna na zewnątrz i wersja, taka bardziej, jakby te opowieści dużej i jeszcze bardziej szczegółowo opowiedziane są w środku. Ale, no to jest taka powiedziałabym chronologiczna historia, tak właśnie od pierwszych prób po współczesność. Bardzo

serdecznie zapraszam na skwer przy „Karowej 20” Domu Spotkań z Historią oraz do Domu Spotkań z Historią na wystawę „Marzenia o lataniu Warszawskie opowieści lotnicze”. Można tę wystawę oglądać do końca września, w każdy weekend jest cykl warsztatów, pokazów filmowych, wydarzeń towarzyszących, oprowadzeń kuratorskich, które jakby gdzieś pozwalają wejść w różne historie, aspekty właśnie historii lotnictwa warszawskiego, ale też przez to polskiego. Jeżeli ktoś marzy o lataniu albo może ktoś właśnie wręcz przeciwnie boi się latania, to być może warto w sobie otworzyć ten, ten, jakby spojrzeć na ten obszar, właśnie takiego marzenia o lataniu, zobaczyć te historie, zobaczyć te postaci i być może dla jednych to będzie, może ten krok, żeby się uczyć latać, a być może dla kogoś żeby te lęki troszeczkę w sobie przepracować, bo były to rzeczy, które towarzyszyły od samego początku na wystawie nawet można przeczytać tekst Boya-Żeleńskiego, który przed wojną zachęcał do latania i tłumaczył, dlaczego nie należy się bać latania. Także są to uniwersalne tematy i właśnie do tych uniwersalnych tematów, bardzo uniwersalnych, jakim jest latanie, bardzo serdecznie w imieniu Domu Spotkań z Historią i Aeroklubu Warszawskiego zapraszam.

DZIENNIKARKA JOANNA GZYRA-ISKANDER: **Dziękuję serdecznie, pani Hanna Radziejowska - kurator wystawy, dziękuję.**

HANNA RADZIEJOWSKA: Dziękuję pięknie.

♪ [PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie