

GRZEGORZ JAZDON

Muzeum Powstańców Wielkopolskich im. gen. Józefa Dowbora
Muśnickiego w Lusowie

„Polska Flota Napowietrzna” (1919–1921) – charakterystyka zawartości oraz formy edytorskiej czasopisma¹

Streszczenie. Mało znanym faktem związanym z powstaniem wielkopolskim jest istnienie trzech czasopism wydawanych przez agendy Wojsk Wielkopolskich. W niniejszym artykule możliwie szeroko została przedstawiona analiza lotniczego pisma „Polska Flota Napowietrzna”, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki związanej z jego szatą ilustracyjną i zastosowanymi rozwiązaniami graficznymi.

Przed 1919 rokiem cała historia polskiego czasopiśmiennictwa poświęconego aeronautyce obejmuje jedynie warszawskiego „Lotnika i Automobilistę” (1911–1914). Również lista wielkopolskich pism wojskowych w okresie walk o niepodległość nie jest zbyt rozbudowana, oprócz omawianego periodyku wydawane były jedynie: „Druh” (1918–1919), „Ku Chwale Ojczyzny” (1919–1920) i „Wiedza Techniczna” (1919–1920).

„Polska Flota Napowietrzna” była wydawana od sierpnia 1919 do czerwca 1921 roku. Czasopismo było kierowane nie tylko do wojskowych, ale też do wszystkich zainteresowanych tematyką nowoczesności i wynalazczości. W artykule zostaną omówione: częstotliwość wydawania pisma, przemiany tytułu i podtytułu, cena, objętość, lokalizacja redakcji, drukarnie i miejsca dystrybucji. Następnie zostaną przedstawieni najważniejsi autorzy „Polskiej Floty Napowietrznej” oraz struktura i tematyka czasopisma. Całość zamyka analiza aspektów graficznych: papieru, podstawowej makiety pisma, używanych czcionek, okładek periodyku, zdjęć i ilustracji oraz ozdobników i szlaków drukarskich.

Słowa kluczowe: „Polska Flota Napowietrzna”, wielkopolskie czasopismo lotnicze, wielkopolska prasa wojskowa, Wojska Wielkopolskie, dwudziestolecie międzywojenne; II Rzeczpospolita, historia prasy, 1918–1939.

¹ Artykuł powstał na podstawie pracy dyplomowej, przygotowanej pod opieką Pani prof. UAM dr hab. Katarzyny Krzak-Weiss na Podyplomowych Studiach Edytorstwa prowadzonych na Wydziale Filologii Polskiej i Klasycznej UAM.



Wstęp

Powstanie wielkopolskie w powszechnym mniemaniu kojarzy się przede wszystkim ze starciami zbrojnymi, organizacją wojsk i ofiarami wśród walczących. Należy zauważyć, że na opanowanych przez Polaków terenach natychmiast powstał sprawnie działający quasi-państwowy twór, zwany wielkopolskim państwem powstańczym². Jednym z największych osiągnięć tego państewka było stworzenie świetnie wyszkolonej, dobrze wyposażonej, ponadstutysięcznej armii, zorganizowanej według najlepszych wzorów europejskich. Dowodem na profesjonalizm Wojsk Wielkopolskich jest fakt wydawania trzech czasopism przez ich agendy. Pismo „Ku Chwale Ojczyzny! Gazeta dla Żołnierzy Wojsk Polskich” kierowane było do wszystkich żołnierzy, pełniło głównie funkcję informacyjno-propagandową, podczas gdy dwa kolejne periodyki skupiały się na wybranych zagadnieniach wojskowości i były przeznaczone zarówno dla wojskowych, jak i dla cywilów zainteresowanych prezentowaną w nich tematyką. Pierwszym z nich była „Polska Flota Napowietrzna. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu” (PFN), organ Inspektoratu Wojsk Lotniczych Dowództwa Głównego w Poznaniu, ukazujący się od sierpnia 1919 do czerwca 1921 roku. Drugi tytuł to „Wiedza Techniczna. Miesięcznik ilustrowany wojsk technicznych wielkopolskich”, którego pierwszy numer został wydany we wrześniu 1919 roku, a ostatni w czerwcu 1920 roku. Chociaż fakt istnienia tych dwóch pism jest znany badaczom, nie były one dotąd przedmiotem wnikliwych dociekań³. W niniejszym artykule chciałbym przedstawić możliwie szeroką analizę pisma „Polska Flota Napowietrzna”, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki związanej z jego szatą ilustracyjną i zastosowanymi rozwiązaniami graficznymi.

² K. Dembski, *Wielkopolska w początkach II Rzeczypospolitej. Zagadnienia prawnoustrojowe*, Poznań 1972, s. 135–144.

³ Por. J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921. Powstanie, rozwój i jej miejsce w życiu politycznym*, Toruń 2002, s. 135–137. Na temat „Polskiej Floty Napowietrznej” por. A.J. Cieślakowa, *Polska prasa lotnicza do 1939 r.*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2000, t. 3, z. 1 (5), s. 64–66.

Geneza „Polskiej Floty Napowietrznej”

Polskie czasopisma lotnicze do 1918 roku

Polska prasa lotnicza przed 1918 rokiem nie ma długiej historii. Nie licząc efemerycznego „Aeronauty”, którego jedyny znany numer wyszedł w 1884 roku⁴, obejmuje ona tylko miesięcznik „Lotnik i Automobilista”, ukazujący się od lipca 1911 do lipca 1914 roku. Był to magazyn ilustrowany utrzymany na wysokim poziomie merytorycznym i edytorskim. Pomysł jego wydawania narodził się w środowisku skupionym wokół Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata”, jednego z pierwszych polskich przedsiębiorstw zajmujących się produkcją samolotów i szkoleniem pilotów. Redaktorem i wydawcą czasopisma był przez cały czas jego ukazywania się Zygmunt Dekler. W zamierzeniu twórców miało to być pismo skierowane do szerokiego grona odbiorców, popularyzujące zagadnienia aeronautyczne, choć niestroniące też od tematów związanych z motoryzacją. Kiedy w styczniu 1912 roku „Awiata” utracił koncesję na swoją działalność, pismo straciło finansowanie. Od tej pory redakcja coraz więcej uwagi poświęcała różnym dziedzinom sportu, o których pisano na łamach dodatku „Wszechsport”. W tym samym czasie czasopismo stało się organem Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego, co wpłynęło na zwiększenie liczby artykułów poświęconych pojazdom spalinowym. Nie zapomniano o tematyce lotniczej, ale dopiero nawiązanie współpracy ze Związkiem Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej w 1913 roku zaowocowało pewnym ożywieniem w tym zakresie. Po wybuchu I wojny światowej wydawanie pisma zostało wstrzymane. Do tego czasu udało się opublikować 37 numerów, liczących od 18 do 34 stron⁵. Kolejnym czasopismem lotniczym była „Polska Flota Napowietrzna”.

Wielkopolskie czasopisma wojskowe w okresie powstania wielkopolskiego

W czasie I wojny światowej pojawiło się wiele czasopism adresowanych do polskich żołnierzy, przy czym 46 z nich ukazywało się na terenie ziem polskich, a 43 poza granicami kraju. Większość z nich miała charakter pism informacyjnych, organizatorskich, agitacyjno-propagandowych oraz rozrywkowych⁶. Zaledwie kilka zawierało wiadomości

⁴ A.J. Cieślikowa, op. cit., s. 63.

⁵ Ibidem, s. 63–64; J.R. Konieczny, *Lotnik i Automobilista*, „Skrzydłata Polska” 1981, nr 27, strony nienumerowane.

⁶ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 41–43.

przeznaczone dla czytelników szukających informacji o aktualnym rozwoju techniki wojennej. Wśród periodyków, które zamieszczały tego typu treści najczęściej, wymienić należy „Wiarusa” (1918–1921)⁷, „Strzelca” (1914–1917), „Przegląd Wojskowy” (1916–1917)⁸, „Wiadomości Wojskowe” (1917–1919)⁹, „Placówkę” (1919–1920)¹⁰, a przede wszystkim „Bellonę” (1918–1921), jedyne w tym czasie czasopismo wojskowe o charakterze naukowym¹¹.

W Wielkopolsce pierwszym i przez długi czas jedynym czasopismem wojskowym był „Druh. Bezpłatne Pismo dla Żołnierzy Polaków”, którego pierwszy numer ukazał się już 21 grudnia 1918 roku. Jego organizatorem i pierwszym redaktorem naczelnym został Roman Tadeusz Wilkanowicz, poeta, satyryk, dziennikarz, żołnierz i członek Polskiej Organizacji Wojskowej Zaboru Pruskiego. Pismo miało charakter informacyjno-organizacyjny i propagandowy, choć nie brakowało w nim także utworów literackich i humorystycznych, sporadycznie natomiast pojawiały się artykuły o bardziej fachowym charakterze. Szata graficzna „Druha” charakteryzowała się użyciem prostych środków, objętość pierwszych numerów wynosiła cztery strony, od połowy lutego 1919 roku wzrosła do ośmiu. Pismo było tygodnikiem, nie powiodła się podjęta na przełomie stycznia i lutego 1919 roku próba zwiększenia jego częstotliwości. Wiosną tego samego roku pismo przestało istnieć¹².

⁷ Jego organizatorem i redaktorem naczelnym był prof. Wacław Tokarz, żołnierz Legionów Piłsudskiego i uznany historyk wojskowości. Artykuły fachowe dotyczyły różnych rodzajów wojsk, broni, taktyki, krajoznawstwa, geografii, a nawet higieny wojskowej. Ibidem, s. 22–23 i 80–84 oraz J. Pytel, „Wiarus” jako organ Komisji Wojskowej Tymczasowej Rady Stanu (1 I – 11 XI 1918), „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1965, t. 4, z. 1, s. 134–140.

⁸ Oba miesięczniki, wydawane przez Polską Organizację Wojskową, zamieszczały materiały szkoleniowe tłumaczone z literatury zagranicznej oraz studia i fachowe dyskusje, bazujące na doświadczeniach polskich autorów. J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 24.

⁹ Wydawane początkowo w Kijowie, na skutek wydarzeń dziejowych przeniesione do Mińska, a dalej do Jekaterynodaru i Odessy. Wydawcą periodyku było Towarzystwo Polskiej Wiedzy Wojskowej, później Wojskowa Komisja Naukowa. Ibidem, s. 31 i 233.

¹⁰ Był to organ Dowództwa Wojsk Polskich na Galicję Wschodnią, a następnie Dowództwa Okręgu Generalnego Lwów. Na jego łamach pojawiały się niekiedy teksty prezentujące najnowsze technologie wojskowe. Ibidem, s. 61–63.

¹¹ Ibidem, s. 23–24, 84–85, 119, 135.

¹² Ibidem, s. 66–68. Por. zachowane numery „Druha”: <https://tinyurl.com/nhfjzvuz> [dostęp: 11.05.2022].

12 sierpnia 1919 roku pojawił się pierwszy numer kolejnego czasopiśma powstałego w Wielkopolsce, noszącego tytuł „Ku Chwale Ojczyzny! Gazeta dla Żołnierzy Wojsk Polskich”. Pismo, wydawane przez Sekcję Naukową Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim, ukazywało się najpierw trzy, a następnie dwa razy w tygodniu. Dystrybucja odbywała się na terenie całego kraju, być może dlatego pismo miało ogromny nakład oscylujący między 500 tys. a 1 mln egzemplarzy. Wśród żołnierzy rozprowadzано je częściowo bezpłatnie, a za opłatą mogli je nabywać także cywile. W dziale urzędowym „Ku Chwale Ojczyzny!” zamieszczano rozkazy Dowództwa Głównego, natomiast w dziale nieurzędowym różnorakie artykuły, często poświęcone Wojskom Wielkopolskim, I Korpusowi Polskiemu w Rosji, historii Polski i jej relacjom z sąsiadami. Sporadycznie na łamach czasopiśma drukowano też artykuły fachowe. „Ku Chwale Ojczyzny!” wyróżniało się staranną, choć prostą szatą graficzną, pasującą do gazetowego charakteru periodyku. Ze względu na mało przychylny stosunek do Piłsudskiego pismo zostało zlikwidowane w styczniu 1920 roku¹³.

Czasopismo „Wiedza Techniczna”, chociaż wydawane przez Inspektorat Wojsk Technicznych Wielkopolskich, w zamierzeniu twórców kierowano do żołnierzy wszystkich tego typu polskich formacji. Istniejący od września 1919 roku periodyk zaplanowano jako miesięcznik, ale w trudnym roku 1920 udało się wydać tylko cztery zeszyty, w tym dwa opublikowano jako łączone. Numer 5–6 był ostatni.

Na łamach „Wiedzy Technicznej” nie brakowało artykułów poświęconych różnym aspektom nowoczesnych technik wojskowych oraz opisów działalności wielkopolskich formacji technicznych. Dość rozbudowany był także dział literacki. Wiązało się to z faktem, że redaktorem i kierownikiem literackim pisma został Witold Hulewicz, poeta, pisarz i tłumacz literatury, współzałożyciel ekspresjonistycznego dwutygodnika literackiego „Zdrój”, w późniejszych latach szef Działu Literackiego Polskiego Radia, a w okresie powstania podporucznik oddziałów telegraficznych. Bogata szata graficzna pisma obejmowała nie tylko materiał fotograficzny i liczne rysunki techniczne, ale też grafiki i rysunki wykorzystywane jako inicjały, winiety i ilustracje. Tworzyli je artyści, tacy jak Jan Jerzy Wroniecki, znany grafik i malarz, współpracownik „Zdroju”, współzałożyciel Państwowej Szkoły Sztuk Zdobniczych w Poznaniu, kierownik Wydziału Grafiki tejże uczelni¹⁴.

¹³ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 129–131 i 215. Por. zachowane numery „Ku Chwale Ojczyzny!”: <https://tinyurl.com/yjcb58fj> [dostęp: 11.05.2022].

¹⁴ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 136–137, 148 i 167.

Ostatnim periodykiem z grupy wielkopolskich czasopism wojskowych była „Polska Flota Napowietrzna”, o charakterze nieco odmiennym od pozostałych pism.

„Polska Flota Napowietrzna”

Zarys dziejów pisma

„Polska Flota Napowietrzna. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu” powstała jako organ Inspektoratu Wojsk Lotniczych Dowództwa Głównego w Poznaniu, czyli struktury w ramach Armii Wielkopolskiej, odpowiadającej za organizację miejscowych sił lotniczych. Tutejsze siły zbrojne, ze względu na wolno postępujący proces włączania dzielnicy i jej struktur do zjednoczonego państwa polskiego, latem 1919 roku zachowywały nadal spory zakres swobody. Jak określiła to redakcja w artykule wstępnym zamieszczonym na łamach pierwszego numeru, pismo miało mieć charakter półurzędowy¹⁵. Jako inicjatorów powstania „Polskiej Floty Napowietrznej” redakcja wymieniła znaczące osobistości Wojsk Wielkopolskich: gen. Jana Wroczyńskiego, szefa sztabu Dowództwa Głównego; ppłk Aleksandra Wańkowicza, dowódcę Wojsk Aeronautycznych (balonowych); ppłk Feliksa Bołsunowskiego, naczelnika Szkoły Aeronautycznej; gen. Gustawa Macewicza, Inspektora Wojsk Lotniczych; ppłk Tadeusza Grochowalskiego, komendanta stacji lotniczej w Ławicy; Adama Haber-Włyńskiego, słynnego lotnika i instruktora lotnictwa oraz ppłk Jerzego Syrokomlę-Syrokomskiego, pomocnika Inspektora Wojsk Lotniczych i naczelnego redaktora powstającego czasopisma¹⁶. Ważną rolę w powołaniu do życia pisma odegrał także głównodowodzący Wojsk Wielkopolskich, gen. Józef Dowbor-Muśnicki¹⁷.

Udało się potwierdzić wydanie łącznie 18 numerów periodyku (po osiem w latach 1919 i 1920 oraz dwa w roku 1921), które opublikowano w okresie od sierpnia 1919 do czerwca 1921 roku. Czasopismo zaplanowano jako dwutygodnik i taką częstotliwość utrzymano w wypadku pięciu pierwszych numerów pisma, natomiast numer 6–7 został wydany jako łączony¹⁸. Kolejne wydanie ukazało się po dwóch tygodniach, ale już w grudniu znów wyszedł numer łączony: 9–10¹⁹. Od stycznia 1920 roku

¹⁵ *Od Redakcji*, „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 1, s. 1. Dalej stosuję skrót: PFN.

¹⁶ *Inicjatorowie naszego pisma*, PFN 1919, nr 1, s. 2.

¹⁷ PFN 1919, nr 1, s. 3.

¹⁸ Z datą 15 października – 1 listopada.

¹⁹ Z datą 1–15 grudnia.

„Polska Flota Napowietrzna” stała się miesięcznikiem, choć jeszcze numery 1 oraz 2 były datowane jak numery łączone z poprzedniego roku²⁰. Dopiero od marca kolejne numery były oznaczone nie tylko kolejną liczbą, ale i pełną nazwą miesiąca. Mimo zmniejszonej częstotliwości numery 4–5 oraz 9, 10, 11 i 12 z 1920 roku, jak też 1, 2, 3 i 4, 5, 6 z 1921 roku zostały wydane jako łączone. Jedynie w ostatnim numerze drugiego rocznika zamieszczono w dwóch miejscach wyjaśnienia o powodzie zaistniałej zmiany – na okładce informowano: „Z powodu strajku zecerów zeszyt spóźniony”²¹, natomiast w redakcyjnym artykule wstępnym ogłoszono, że powodem zawieszenia pisma były wojenne wydarzenia minionych miesięcy²². Co do pozostałych przypadków opóźnień należy przypuszczać, że stały za nimi problemy redakcyjne lub materiałowe. Z trudnościami dotyczącymi zaopatrzenia w papier i farbę borykała się w tym czasie większość pism wojskowych²³.

Dość ważne informacje na temat organizacyjnych powiązań pisma przynosi analiza przemian jego tytułu. Główny tytuł czasopisma zmienił się tylko raz, w lipcu 1920 roku, kiedy to zaczęto używać nazwy „Polska Flota Powietrzna”²⁴. Redakcja nie podała przyczyn zmiany. Większym przekształceniom podlegał podtytuł periodyku, co związane było z kolejnymi wydawcami. Początkowo, aż do numeru 4 z 1919 roku, podtytuł brzmiał: „Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu”. Od numeru 5 z 1919 roku dodano do niego informację „Wychodzi nakładem Inspektoratu Wojsk Lotniczych (Warszawa – Mokotów)”. W numerze 6–7 z 1919 roku podtytuł sformułowano następująco: „Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu. Organ Lotnictwa Polskiego i Polskiego Aeroklubu. Wychodzi nakładem Inspektoratu Wojsk Lotniczych (Warszawa – Mokotów)”. Z początkiem roku 1920 „Dwutygodnik ilustrowany” zmieniono na „Pismo ilustrowane”, co wynikało zapewne ze zmiany częstotliwości ukazywania się kolejnych zeszytów. Od numeru 3 z 1920 roku trzecie zdanie podtytułu brzmiało „Wychodzi nakładem Departamentu III. Żeglugi powietrznej M.S. Wojsk. (Warszawa – Mokotów)”, natomiast od numeru 7 z 1920 roku zostało ono usunięte. Wreszcie w łączonym numerze 9, 10, 11 i 12 z 1920 roku tytuł sformułowano następująco: „Polska Flota Powietrzna. Pismo ilustrowane poświęcone sprawom lotnictwa,

²⁰ Odpowiednio: 1–15 stycznia i 1–15 lutego.

²¹ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 1 okładki.

²² *Od redakcji*, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 209.

²³ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 149.

²⁴ PFN 1920, nr 7, s. 1 okładki i kolejne.

aeronautyki i automobilizmu. Organ Lotnictwa Polskiego”, a w numerach z roku 1921 zrezygnowano z ostatniego zdania.

Cena pisma w przypadku zakupu pojedynczego numeru kształtowała się następująco: od numeru 1 z 1919 roku do numeru 1 z 1920 roku wynosiła 3,50 marek polskich²⁵; od numeru 2 z 1920 roku²⁶ do najprawdopodobniej numeru 8 z 1920 roku²⁷ wynosiła 7 marek²⁸, natomiast ostatni numer pisma w 1920 roku był sprzedawany w cenie 25 marek²⁹. Ceny czasopisma w 1921 roku nie udało się ustalić ze względu na brak takich informacji w zachowanych egzemplarzach pisma³⁰.

²⁵ Przy czym informacja umieszczona na pierwszej stronie okładki numerów łączonych (6–7 i 9–10) określa ich cenę na 5 mk. Dla porównania: w lipcu 1919 roku Główny Urząd Żywnościowy ustalił maksymalną cenę za 500 g ryżu, dostarczonego przez Misję Amerykańską, na 3,25 mk (por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 29, s. 150, <https://tinyurl.com/4zunuzfz> [dostęp: 11.05.2022]). Z kolei w sierpniu funt (ok. 500 g) białego cukru wyceniono na 65 fenigów (por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 37, s. 202, <https://tinyurl.com/mzjvujsk> [dostęp: 11.05.2022]). W tym samym czasie roczna pensja podstawowa urzędnika należącego do najniższej, 15. klasy uposażenia wynosiła 2400 mk (por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 34, s. 188, <https://tinyurl.com/2ypt3wyj> [dostęp: 11.05.2022]).

²⁶ W treści numeru 2 z 1920 roku została wydrukowana dotychczasowa cena, ale naklejka na pierwszej stronie okładki informowała zainteresowanych, że „[c]ena zeszytu podnosi się o 100%”. Por. PFN 1920, nr 2, s. 1 i 2 okładki.

²⁷ W dostępnym egzemplarzu brakuje okładki, na której zamieszczana była cena.

²⁸ Dla porównania: w grudniu 1919 roku Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej ustaliło cenę maksymalną za 100 kg ziemniaków na 25 mk (por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 69, s. 395, <https://tinyurl.com/yaehyn52> [dostęp: 11.05.2022]). W tym samym czasie prenumerata kwartalna znacznie uboższego w formie „Dziennika Urzędowego Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej” została ustalona na 9,3 mk (por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 71, s. 433, <https://tinyurl.com/mtz69er5> [dostęp: 11.05.2022]).

²⁹ Dla porównania: w grudniu 1920 roku cena maksymalna za 100 kg ziemniaków ustalona przez Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej wynosiła 94 mk (por. „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej” 1920, nr 76, s. 1096, <https://tinyurl.com/5rxbt59z> [dostęp: 11.05.2022]). Z kolei 500 g masła w handlu detalicznym zostało wycenione na 57 mk (por. „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej” 1920, nr 76, s. 1109, <https://tinyurl.com/2d295vn5> [dostęp: 11.05.2022]).

³⁰ W pierwszym numerze tego rocznika znajdujemy ciekawą deklarację: „Dzięki zależności od drukarskich sił robotniczych, żądania których okresowo się zmieniają, nie możemy naznaczyć stałej ceny każdego zeszytu wydawnictwa jak również i ceny ogłoszeń.

Redakcja jednakże będzie stać nadal na straży interesów lotnictwa jak w Polsce, tak i zagranicą i dla uprzywileżnienia tego jedyne go wydawnictwa jak najszerzszemu ogółowi interesującemu się lotnictwem będzie naznaczać tylko cenę kosztów wydawnictwa, uważając, że pismo to nie jest własnością jednostki, lub którejkolwiek

Istniała również możliwość zakupu numerów w systemie przedpłaty. W początkowym okresie, do końca 1919 roku, oferowano możliwość opłaty za kwartał, w kwocie 21 marek na terenie Polski i 25 marek za granicą. Od początku roku 1920 wprowadzono prenumeratę półroczną z zastrzeżeniem, że chodzi o zakup na terenie kraju, dokonany bezpośrednio w administracji pisma. Cena pojedynczego zeszytu wynosiła w takiej sytuacji 3 marki za numer 1 z 1920 roku oraz 6 marek od numeru 2 z 1920 roku do – najprawdopodobniej – numeru 8 z 1920 roku³¹. W numerze 9, 10, 11 i 12 z 1920 roku nie proponowano już przedpłaty, ale – jak wynika z artykułu redakcyjnego otwierającego kolejny numer – liczone na to, że powiększenie się liczby abonentów umożliwi obniżenie ceny i wzmocnienie finansowych fundamentów czasopisma³². Niestety, w dostępnych egzemplarzach pisma brak informacji pozwalających ustalić koszty prenumeraty.

W dwóch pierwszych latach istnienia periodyku paginacja stron była ciągła w ramach rocznika, natomiast w numerach z 1921 roku kontynuowano numerację z roku poprzedniego³³. Numerowano przede wszystkim karty zawierające treści merytoryczne, natomiast w każdym numerze znajdowało się kilka dodatkowych, nienumerowanych stron zawierających reklamy. Nie było to jednak stosowane konsekwentnie, ponieważ część stron reklamowych, mimo braku paginacji, była wliczana do numeracji stron rocznika. Przyjęte kryteria nie są zatem – niestety – czytelne. W roku 1919 numery miały od 29 do 43 (numer podwójny 6–7) stron merytorycznych i od 1 do 6 stron dodatkowych, a w roku 1920 od zaledwie 16 do 35 stron merytorycznych i od 8 do 16 stron dodatkowych, głównie reklamowych. Chociaż redakcja nie wyjaśniała przyczyn tego procesu, wydaje się, że zwiększająca się liczba stron komercyjnych wynikać może z poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania w obliczu pogarszającej się sytuacji gospodarczej Polski³⁴. Z kolei dwa numery z roku 1921 mają 16 i 14 stron merytorycznych i po 2 strony reklamowe.

Miejscem wydawania „Polskiej Floty Napowietrznej” był przez cały okres jej istnienia Poznań. Zmieniała się jednak siedziba redakcji

instytucji państwowej lub społecznej, lecz własnością ogółu”. *Od redakcji*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, strona nienumerowana.

³¹ Por. przypis 26.

³² Por. *Od redakcji*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, strona nienumerowana.

³³ W numeracji tej popełniono błąd: ostatnia oznaczona paginacją strona numeru 9, 10, 11, 12 z 1920 roku to strona 230, natomiast pierwsza numerowana w kolejnym numerze 1, 2, 3 z 1921 roku oznaczona jest jako strona 228. Trzy numery stron są więc zdublowane.

³⁴ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 149.

i administracji: początkowo była to ulica Ludwiki³⁵ 10, siedziba Inspektoratu Wojsk Lotniczych. Od numeru 6–7 z 1919 roku jako lokalizację pisma podawano ulicę Rzeczpospolitej³⁶ (wcześniej Lipowa) 7. Wreszcie stopka numeru 9, 10, 11, 12 z 1920 roku informuje, że nowym adresem redakcji jest ulica Grunwaldzka 16³⁷.

Warto nadmienić, że przynajmniej od kwietnia 1919 roku istniała Drukarnia Dowództwa Głównego w Poznaniu, od sierpnia przemianowana na Zakłady Graficzne Dowództwa Głównego w Poznaniu. Późną jesienią tego samego roku, po scaleniu Wojsk Wielkopolskich z Wojskiem Polskim, drukarnia przeobraziła się w Zakłady Graficzne Dowództwa Okręgu Generalnego Poznań³⁸. Zgodnie z rozkazem z 13 września 1919 roku zakłady te powinny wykonywać „wszelkie roboty wchodzące w zakres: drukarni, litografii, introligatorni, a w projekcie i chemigrafii”³⁹. Mimo to omawiany periodyk, podobnie jak „Wiedza Techniczna”, nie był drukowany w pracowniach wojskowych. Można przypuszczać, że zakłady te nie dysponowały sprzętem koniecznym do druku pism zawierających liczne ilustracje i fotografie, wyróżniających się szatą graficzną na tle ówczesnej prasy poznańskiej. Drukowano w dwóch uznanych, cywilnych zakładach poznańskich: Franciszka Pilczka⁴⁰ i Miecysława Putiatyckiego⁴¹. W części numerów nie podano jednak miejsca druku czasopisma⁴².

Nakład poszczególnych numerów pisma nie był, niestety, podawany, stąd niełatwo go dzisiaj ustalić. Jan Pytel uważa, że nie przekraczał on nigdy tysiąca egzemplarzy⁴³. Podobnie trudnym zadaniem jest oszacowanie poziomu sprzedaży czasopisma⁴⁴.

³⁵ Obecnie ulica Stanisława Taczaka.

³⁶ Obecnie ulica Feliksa Nowowiejskiego.

³⁷ Taki adres podany jest też w numerach z roku 1921, z uzupełnieniem, że redakcja mieści się „w ogrodzie”.

³⁸ Por. *Rozkazy dzienne Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim*, Poznań 1919.

³⁹ Rozkaz dzienny Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim nr 223 z 13 września 1919 roku, § 12.

⁴⁰ PFN 1919, nr 1; 1919, nr 2; 1919, nr 3; 1919, nr 4; 1919, nr 5; 1919, nr 6–7; 1919, nr 8; 1919, nr 9–10; 1920, nr 1; 1920, nr 2; 1920, nr 4–5; 1920, nr 6; 1920, nr 7.

⁴¹ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12.

⁴² PFN 1920, nr 3; 1920, nr 8; 1921, nr 1, 2, 3; 1921, nr 4, 5, 6.

⁴³ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 135.

⁴⁴ Takie dane znajdowały się być może w zaginionych w czasie II wojny światowej archiwach Dowództwa Okręgu Korpusu nr VII, które przejęło dokumenty Dowództwa Głównego Wojsk Wielkopolskich.

Można przypuszczać, że dystrybucja „Polskiej Floty Napowietrznej” odbywała się przede wszystkim dzięki prenumeracie. Jednak już od pierwszego numeru wskazywano także „składy główne”, którymi były od początku księgarnie: Sztabu Generalnego w Warszawie oraz wojskowa Mariana Niemierkiewicza w Poznaniu. Po dwóch miesiącach dołączyła do nich Ajentura Pism „Oświata” z Warszawy, a następnie księgarnie Gebethnera i Wolffa oraz Wende i Spółka mieszczące się w stolicy. Od numeru 3 z 1920 roku pojawia się także informacja o ekspozyturze pisma w Ameryce, w nowojorskim konsulacie, za którą odpowiadał dr Z. Chełmicki⁴⁵.

Przyczyny zamknięcia czasopisma nie są jednoznaczne. Najprawdopodobniej wynikały one z ogólnej tendencji do centralizacji prasy wojskowej i przekształceń w Wojsku Polskim ze względu na zakończenie działań wojennych⁴⁶. Z drugiej strony fakt, że począwszy od numeru 7 z 1920 roku usunięto z podtytułu informację o wydawaniu periodyku przez lotnicze struktury Wojska Polskiego, może wskazywać na stopniowe rozluźnianie związków z armią. Można przypuszczać, że twórcy pisma zakładali, iż będzie ono w stanie utrzymać się jako wydawnictwo niezależne, jednak trudna sytuacja ekonomiczna Polski po zakończeniu działań wojennych uniemożliwiła realizację tego ambitnego zamierzenia.

Adresaci i cele czasopisma

Redakcja „Polskiej Floty Napowietrznej” bardzo wyraziście przedstawiła swoje cele w słowie wstępnym do pierwszego numeru. Zwrócono uwagę przede wszystkim na poziom zacofania Polski w dziedzinie szeroko pojętej przedsiębiorczości, będący efektem zaborów i wojny. Nie inaczej było w „dziedzinie polskiej żeglugi napowietrznej”⁴⁷, która zdaniem autorów była zaniedbana ze względu nie tylko na politykę zaborców, ale też na brak zainteresowania tak „abstrakcyjnymi” tematami w społeczeństwie zmuszonym do walki o byt. Jednocześnie podkreślano, że odrodzony kraj powinien w niedalekiej przyszłości zacząć odgrywać ważną rolę cywilizacyjną. Po opisanii skali wyzwania stwierdzano:

W tym ogromie pracy, Redakcja „Polskiej Floty Napowietrznej” przyjmuje radośnie, swój udział. Zadaniem jej będzie łączyć siły twórcze miłujące nasze lotnictwo, aeronautykę i automobilizm, być organem ich dążeń, rzecznikiem wymagań doby bieżącej. Budując pomost pomiędzy technikiem-fachowcem

⁴⁵ Wszystko wskazuje na to, że był to dotychczasowy redaktor „Polskiej Floty Napowietrznej”, ppor. dr Zdzisław Chełmicki.

⁴⁶ J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 205–211.

⁴⁷ *Od Redakcji*, PFN 1919, nr 1, s. 1.

a ogółem publiczności naszej, weźmie sobie za zadanie zainteresować szersze koła społeczeństwa, zjednać sobie pomiędzy młodzieżą nowych szermierzy na polu lotnictwa, wskazać przemysłowcom, kupcom, rzemieślnikom drogę, po której pójdzie nasza wytwórczość⁴⁸.

Wyraźnie widać więc, że od początku zakładano popularyzatorski charakter periodyku, jednocześnie też podkreślano ambicje bycia głosem całego środowiska lotniczego w Polsce. „Polska Flota Napowietrzna” miała mieć charakter półurzędowy, co najprawdopodobniej związane było z faktem, że czasopismo zostało powołane do życia przez oficjalną strukturę wojskową. Nadzieję na to, że pismo „pod względem wartości fachowo-literackiej i zewnętrznej formy artystycznej stać będzie na wysokości swego zadania”⁴⁹, pokładano w zespole pracowników, wśród których znalazło się wielu zarówno lotników, jak i naukowców.

Dość wyraźnie wskazani zostali także potencjalni współpracownicy i odbiorcy pisma:

Redakcja spodziewa się poparcia moralnego i materialnego od wszystkich tych, którzy mają zrozumienie dla lotnictwa, jako potężnej naszej broni w walce z nieprzyjacielem, a więc w pierwszym rzędzie od oficerów i żołnierzy, dalej od wszystkich którzy widzą w lotnictwie i automobilizmie rewolucyjny środek lokomocji z punktu widzenia kupiecko-handlowego, wreszcie od wszystkich tych, którzy witają z radością każde zwycięstwo ducha w walce z otaczającymi go żywiołami, a słowo postęp nie noszą tylko na ustach, ale i w sercu⁵⁰.

Czasopismo było zatem kierowane nie tylko do wojskowych, lecz także do przedsiębiorców i osób zainteresowanych tematyką nowoczesności i wynalazczości.

Kiedy 30 października 1919 roku w Poznaniu powołano do życia pierwszy aeroklub w Polsce, redakcja czasopisma potraktowała to jako rezultat swoich działań. Jak zauważał redaktor ppor. dr Zdzisław Chełmicki:

Przeświadczenie, że siew myśli twórczej, przez nią [redakcję „Polskiej Floty Napowietrznej” – G.J.] rzuconej, celem przygotowania pierwszego aeroklubu polskiego, przyjął się na gruncie wielkopolskim tak nadspodziewanie szczęśliwie, daje jej siłę do dalszego wytrwania na straży interesów lotnictwa polskiego⁵¹.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Z. Chełmicki, *Pierwszy Polski Aeroklub*, PFN 1919, nr 8, s. 203.

Co więcej, już od numeru 6–7 z 1919 roku⁵² czasopismo ogłosiło się w podtytule organem aeroklubu, chcąc być „wyrazicielem jej [tej organizacji – G.J.] potrzeb i dążeń”⁵³. Warto zauważyć, że redaktorzy i współpracownicy byli współzałożycielami aeroklubu, a część z nich zasiadła w jej pierwszym zarządzie⁵⁴. Można więc przyjąć, że powołanie do życia Aeroklubu Polskiego było dla środowiska „Polskiej Floty Napowietrznej” odpowiedzią na apele o jedność pośród lotników.

Kiedy zimą 1920 roku, po kilkumiesięcznej przerwie spowodowanej działaniami wojennymi, wznowiono wydawanie czasopisma, redakcja opublikowała kolejny artykuł o charakterze programowym. Tym razem padły w nim słowa wskazujące na zamiar przyjęcia bardziej fachowego charakteru:

Zwrócimy w niej [dalszej pracy – G.J.] zwłaszcza uwagę na to, żeby P.F.P., jako pismo wojskowo-fachowe lotnictwa polskiego, dawało dokładny obraz jego dążeń konkretnych, odniesionych zdobyczy.

Zaszczytne uznanie, jakie spotkało nasz Aeroklub na Międzynarodowej Konferencji Aeronautycznej w Genewie jest bodźcem do tego, żeby wciągnąć młodą naszą literaturę lotniczą w sferę zainteresowań zagranicy, żeby z pomocą jej zasiać nasze poczynania tężnią pomysłów Zachodu, stworzyć spójnię duchową z żywym jego organizmem naukowym, otworzyć polskie szpalty dla wybitnych fachowców⁵⁵.

Analiza trzech ostatnich numerów pisma nie potwierdza jednak istnienia przykładów realizacji tych ambitnych zamierzeń. Już zresztą w kolejnym wydaniu, pierwszym redagowanym w zmienionej, powojennej rzeczywistości, powracają deklaracje działań o charakterze popularyzatorskim. Najpierw redakcja oświadcza, że czasopismo będzie sprzedawane w cenie odpowiadającej kosztom produkcji, tak aby było ono dostępne dla jak najszerszego grona osób interesujących się lotnictwem, następnie raz jeszcze podkreśla, co jest celem istnienia periodyku:

Wiadomym jest, że z powiększeniem się ilości abonentów każde wydawnictwo znacznie tanieje, tym samym staje się zasobniejszym w kapitał obrotowy

⁵² PFN 1919, nr 6–7, s. 2 okładki.

⁵³ Z. Chełmicki, op. cit., s. 204.

⁵⁴ W artykule wymienieni zostali redaktor naczelny Jerzy Syrokomla-Syrokomski, redaktor Zdzisław Chełmicki, członkowie komisji redakcyjnej: Feliks Bołsunowski i pplk lotnictwa Tadeusz Grochowalski. Por. Z. Chełmicki, op. cit., s. 203–204.

⁵⁵ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 209.

i może zadośćuczynić swojemu powołaniu, t.j. propagandzie lotniczej, niezbędnej dla stworzenia potężnej floty powietrznej w Polsce, która w okresie pokojowym przyczyni się do podniesienia bogactwa narodowego, a w okresie wojny, potrafi obronić honor i granice Ojczyzny⁵⁶.

Jak wynika z tych słów, redakcja widziała swoją rolę w kategoriach misji, ukierunkowanej na promocję lotnictwa. Zakładano również szeroki odbiór społeczny pisma, bez rozróżniania lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Przywołane deklaracje wskazują na to, że twórcy „Polskiej Floty Napowietrznej” dość konsekwentnie postrzegali swoje dzieło jako periodyk o charakterze popularnonaukowym. Deklaracje dotyczące „fachowości” pisma należy traktować w tym kontekście jako starania o wysoki poziom merytoryczny tekstów, a nie jako dążenie do tworzenia czasopisma dla specjalistów.

Najważniejsi autorzy „Polskiej Floty Napowietrznej”

W artykule programowym zamieszczonym w pierwszym numerze pisma redakcja wskazywała, kto przede wszystkim powinien zaangażować się w promowanie polskiej żeglugi powietrznej: „inżynierowie-fachowcy i fachowcy-publicyści”⁵⁷. Jak się wydaje, w tym duchu dobierano także współpracowników periodyku. Redaktorem naczelnym przez cały okres ukazywania się czasopisma był ppłk Jan Jerzy Syrokomla-Syrokomski⁵⁸. Urodzony 5 lipca 1878 roku w Żytomierzu, uczył się w Mikołajewskiej Oficerskiej Szkole Inżynieryjnej w Petersburgu, a następnie służył jako oficer armii rosyjskiej. W 1912 roku ukończył Oficerską Szkołę Aeronautyczną w Petersburgu, a już w kolejnym roku odbył szkolenie w Oficerskiej Szkole Pilotażu w Gatczynie i został dowódcą oddziału lotniczego w Modlinie. Wkrótce po wybuchu I wojny światowej został zestrzelony podczas lotu zwiadowczego i trafił do niemieckiego obozu jenieckiego. Zwolniony z niewoli w lutym 1918 roku, osiadł w Warszawie, gdzie pod kierownictwem płka Wacława Tokarza⁵⁹ rozpoczął pracę w Wydziale Naukowym Komisji Wojskowej Tymczasowej Rady Stanu. Od 20 listopada 1918 roku służył w Wojsku Polskim, w tym samym czasie opublikował w „Bellonie” artykuł *Lotnictwo jako samodzielny rodzaj broni*, w którym zwracał uwagę na konieczność wojsk lotniczych w armii polskiej. Od grudnia 1918

⁵⁶ *Od redakcji*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, strona nienumerowana.

⁵⁷ *Od Redakcji*, PFN 1919, nr 1, s. 1.

⁵⁸ W czasie służby w Wojsku Wielkopolskim używał tylko drugiego imienia.

⁵⁹ Założyciela „Wiarusa” i „Bellony”.

roku organizował w Lublinie 2. eskadrę lotniczą⁶⁰, na której czele wziął udział w walkach z Ukraińcami. 2 maja 1919 roku został oddelegowany do 1. Grupy Lotniczej w Poznaniu, a wkrótce potem mianowany pomocnikiem Inspektora Wojsk Lotniczych byłego zaboru pruskiego. Powołał do życia Fundusz dla Inwalidów Lotniczych, współtworzył „Polską Flotę Napowietrzna”, działał też w Aeroklubie Polskim. W 1922 roku przeszedł do rezerwy, a trzy lata później w stan spoczynku. W tym czasie, będąc prezesem Koła Lotników Stowarzyszenia Inżynierów i Architektów, zapoczątkował powstanie Szkoły Lotniczej Pilotów Cywilnych w Poznaniu oraz założył czasopismo „Wiadomości Techniczne”, organ stowarzyszenia. W kolejnych latach kontynuował działalność społeczną i publicystyczną⁶¹. W czasie II wojny światowej był członkiem Polskiego Stronnictwa Demokratycznego i żołnierzem Polskiej Armii Ludowej. Po wojnie osiadł we Wrocławiu, ciągle aktywny zawodowo. Zmarł 21 maja 1958 roku⁶².

Znacznie mniej wiemy o ppor. Zdzisławie Chełmickim, który od początku ukazywania się periodyku wchodził w skład komisji redakcyjnej, a od numeru 2 z 1919 roku do numeru 2 z 1920 roku był wymieniany obok Syrokomli-Syrokomskiego jako redaktor „Polskiej Floty Napowietrznej”. Urodził się 21 lipca 1892 roku w Gościejewie pod Krotoszynem w rodzinie ziemiańskiej. Jak wynika z informacji zawartych w pierwszym numerze periodyku lotniczego, ukończył studia w zakresie handlu i uzyskał tytuł doktora nauk politycznych⁶³. Nie udało się ustalić nic pewnego w sprawie jego udziału w I wojnie światowej i powstaniu wielkopolskim⁶⁴. Rozkazem z 27 lipca 1919 roku został przydzielony do Dowództwa Oddziałów Samochodowych⁶⁵, natomiast 11 października 1919 roku został przenie-

⁶⁰ Późniejszą 2. eskadrę wywiadowczą.

⁶¹ W 1927 roku został prezesem Związku Wynalazców RP, który przekształcił w Ligę Popierania Twórczości Wynalazczej. Z racji swej funkcji redagował miesięcznik „Wynalazki i Odkrycia”. Z kolei w 1931 roku stworzył Instytut Spółdzielczości Integralnej, wydawał też tygodnik „Nasze Horyzonty Gospodarcze”.

⁶² Z. Kozak, *Jan Jerzy Syrokomla-Syrokomski*, Internetowy Polski Słownik Biograficzny, <https://tinyurl.com/2fy95v> [dostęp: 11.05.2022].

⁶³ PFN 1919, nr 1, s. 2 okładki.

⁶⁴ Z pewnością jakiś czas służył w armii niemieckiej, gdzie doszedł do stopnia plutonowego, skoro zgodnie z Dekretem nr 193 Naczelnej Rady Ludowej z 24 czerwca 1919 roku znalazł się w gronie „sierżantów sztabowych i plutonowych z b. armii niemieckiej i z b. I.K.P.”, którzy po złożeniu stosownego egzaminu zostali mianowani podporucznikami Wojsk Wielkopolskich. Por. „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 37, s. 205, <https://tinyurl.com/mzjvujsk> [dostęp: 11.05.2022].

⁶⁵ Rozkaz dzienny Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim nr 202 z 27 lipca 1919 roku, § 18, pkt 54.

siony do 2. eskadry lotniczej na etatowe stanowisko lotnika-obszernika⁶⁶. Oznaczało to, że musiał wcześniej przejść stosowny kurs. Ale już kilka miesięcy później, w początkach 1920 roku, rozpoczął służbę w polskiej dyplomacji, najpierw jako wicekonsul w Nowym Jorku⁶⁷, a w połowie lat 30. – konsul w Budapeszcie⁶⁸. Dalsze jego losy nie są znane. Zmarł w 1969 roku w Bydgoszczy⁶⁹.

Od pierwszego numeru „Polskiej Floty Napowietrznej” na drugiej stronie okładki wymieniano skład komisji redakcyjnej. Było to szerokie grono osób, głównie praktyków: pilotów, aeronautów, inżynierów⁷⁰.

⁶⁶ Rozkaz dzienny Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim nr 235 z 11 października 1919 roku, § 10.

⁶⁷ Por. A.J. Cieślikowa, op. cit., s. 66; Monitor Polski 1931, nr 97, <https://tinyurl.com/35xks28p> [dostęp: 11.05.2022].

⁶⁸ Por. <https://tinyurl.com/3cnpbbsj> [dostęp: 11.05.2022] oraz <https://tinyurl.com/4mpjvp83> [dostęp: 11.05.2022].

⁶⁹ Por. *Zdzisław, Marjan, Franciszek Chełmicki*, <http://uminski.name/osoby/os10679.html> [dostęp: 11.05.2022] oraz *Zdzisław Marian Franciszek Chełmicki z Chełmicy h. Należęz*, <http://www.sejm-wielki.pl/b/sw.93400> [dostęp: 11.05.2022].

⁷⁰ Skład pierwotnej komisji redakcyjnej:
 „Biskupski Fr. Inżynier, kapitan, kom. Szkoły Ofic. O.K.
 Bośsunowski F., Ppułkownik – aeronauta.
 Chełmicki Zdz., Dr. rer. pol. i dypl. rer. merc., ppor. oddz. samoch.
 Chybczyński M. Inżynier, kapitan – aeronauta.
 Filipowski Kl. Inżynier Sekcji Żeglugi Napowietrznej.
 Gorczyński Wł., Prof. i Dyrektor Państw. Inst. Meteorologicznego.
 Grochowalski T., Ppułkownik-lotnik, komend. Stacji Lotniczej.
 Haber- Włyński A., Szef-lotnik, kierownik szkoły wyższego pilotażu.
 Kahan M., (Roman Lud) Kand. inż. Pol. Warszawskiej.
 Kraczkiewicz Prz., Ppor. oddz. samoch.
 Łaciński R, Inżynier, pporucznik aeronauta.
 Lang Wiktor, Porucznik-lotnik, instruktor.
 Macewicz G., Generał-ppor.-lotnik, Naczelnik I.W.L. w Poznaniu.
 Malinowski St., Inżynier Sekcji Żeglugi Napowietrznej.
 Mazgajski Edw., Technik-konstruktor.
 Pęczalski, Inżynier, Naczelnik Biura Technicznego C W.L.
 Pietraszek M., Inżynier, asystent wydziału Budowy Maszyn, Naczelnik wydziału technicznego S.Z.N.
 Radgowski Ziem., inżynier por. wydz. technicznego S.Z.N.
 Sachs E., Inżynier dypl.
 Stawiński St., Inżynier, pułkownik.
 Wańkiewicz Aleks., Pułkownik-aeronauta.
 Wroczyński Jan, Inżynier, generał-ppor., szef sztabu W.W. w Poznaniu”.
 Por. PFN 1919, nr 1, s. 2 okładki.

Początkowo w komisji znalazły się 22 osoby, jednak jej skład się zmieniał, niekiedy z powodu śmierci członków, będących jednocześnie czynnymi żołnierzami⁷¹. I choć trudno dziś ustalić, jaki był wpływ komisji na linię pisma, to wypada zaznaczyć, że 16 spośród jej członków publikowało własne teksty na łamach periodyku.

Od numeru 4–5 z 1920 roku nie podawano już składu komisji redakcyjnej, natomiast obok redaktora Jerzego Syrokomli-Syrokomskiego pojawiło się nazwisko inż. Eugeniusza Wasilewskiego, redaktora – kierownika literackiego⁷². Jednak od numeru 9, 10, 11 i 12 z 1920 roku jako naczelny i odpowiedzialny redaktor był wymieniany wyłącznie Jerzy Syrokomla-Syrokomski⁷³.

Na łamach „Polskiej Floty Napowietrznej” opublikowało teksty 60 autorów. Ponadto pojawiały się treści przygotowane przez 6 autorów zbiorowych, np. redakcję, aeroklub czy 1. Pułk Aeronautyczny. Największa liczba artykułów, bo aż 207, to teksty niepodpisane, przy czym w większości są to drobne notki. Do najaktywniejszych twórców należeli Jerzy Syrokomla-Syrokomski i Zdzisław Chełmiczki, którzy opublikowali po 8 artykułów. Dwa razy więcej tekstów zamieścił kandydat nauk Politechniki Warszawskiej, Maksymilian Kahan, używający także pseudonimu Roman Lud. Więcej publikacji niż obaj redaktorzy (10 tekstów) napisał inżynier podporucznik Wacław Vorbrodt (1880–1975)⁷⁴. Po 6 tekstów opublikowali podpułkownik aeronauta Feliks Bołsunowski, organizator i pierwszy komendant Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej, oraz Władysław Zalewski, o którym niczego bliższego nie udało się ustalić. Pozostali autorzy zamieścili pojedyncze publikacje.

Co ciekawe, wśród autorów znalazło się także dwóch oficerów Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce – kapitanowie De Maisoneuve i Michał

⁷¹ Można tu wymienić np. lotników Wiktora Langa i Tadeusza Grochowalskiego.

⁷² PFN 1920, nr 4–5, s. 2 okładki. Niestety, nie udało się znaleźć żadnych dokładniejszych informacji na jego temat.

⁷³ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 2 okładki.

⁷⁴ W 1909 roku był on współzałożycielem Związku Awiatorycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, autorem tekstów publikowanych w „Lotniku i Automobiliście”, a w późniejszych latach podpułkownikiem służby stałej w korpusie oficerów uzbrojenia i redaktorem naczelnym „Przeglądu Artyleryjskiego” (w latach 1931–1932). Po II wojnie światowej został na pewien czas wykładowcą Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Por. *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930, s. 225; W. Vorbrodt, *Strzelanie ćwiczebne artylerji przeciwlotniczej*, <https://tinyurl.com/djfazz7a> [dostęp: 11.05.2022]; *Historia Zakładu Mechaniki i Technik Uzbrojenia*, <https://tinyurl.com/2k6xbwkr> [dostęp: 11.05.2022].

Hugon. Przygotowane przez nich teksty dotyczyły francuskich doświadczeń lotniczych⁷⁵ i możliwości uzyskania przez Polskę ekonomicznych korzyści wynikających z rozwoju lotnictwa⁷⁶.

Niestety, niewiele wiemy o osobach odpowiedzialnych za szatę graficzną „Polskiej Floty Napowietrznej”. Nie udało się ustalić, kto stworzył projekt czasopisma i odpowiadał za opracowanie graficzne w kolejnych wydaniach pisma. Co więcej, poszczególne grafiki, rysunki, rysunki techniczne i obrazy w większości nie były podpisane przez ich autorów. Wśród wyjątków należy wymienić prace zamieszczane w cyklu „Z teki karykatur”, których większość stworzył ppor. Feliks Ciechomski⁷⁷. Wprawdzie tylko jedna z nich sygnowana jest jego imieniem i nazwiskiem⁷⁸, ale nie ulega wątpliwości, że to on kryje się za innymi pracami z tej serii, oznaczonymi monogramem FC⁷⁹. Poza tym jedną karykaturę stworzył artysta podpisany monogramem ZJ lub JZ⁸⁰.

Innym cyklem zawierającym podpisane prace była prezentacja zdjęć lotniczych ukazujących się pod wspólną nazwą „Z lotu ptaka”. Najwięcej zdjęć wykonał lotnik, ppor. Stefan Korcz⁸¹, a pojedyncze fotografie sporządzili: ppor. Zdzisław Bilażewski⁸² i ppor. Jabłoński⁸³. Jedno zdjęcie, dokumentujące wizytę Józefa Piłsudskiego w Poznaniu, było wykonane

⁷⁵ Kpt. De Maisoneuve, *Bombardowanie nocne z płatowca. Przyczynek historyczny do walk płatowców w czasie wojny wszechświatowej*, PFN 1919, nr 3, s. 81–83; M. Hugon, *Turniej lotniczy w Buc.*, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 219.

⁷⁶ M. Hugon, *Organizacja Przemysłu Lotn. w Polsce*, PFN 1919, nr 5, s. 137–139; idem, *Wytwarzanie wodoru dla aeronautyki a przemysł polski*, PFN 1919, nr 9–10, s. 254.

⁷⁷ W późniejszych latach dość znany artysta.

⁷⁸ *Z teki karykatur. Sen lotnika*, PFN 1919, nr 3, s. 86.

⁷⁹ *Z teki karykatur*, PFN 1919, nr 4, s. 120–121; 1919, nr 5, s. 152; 1919, nr 6–7, s. 190; 1919, nr 8, s. 226.

⁸⁰ *Z teki karykatur. Koniec świata dnia 17-go grudnia 1919 roku*, PFN 1919, nr 9–10, s. 268.

⁸¹ *Publiczność na pl. Wolności w Poznaniu, Pl. Wolności, Zamek w Miłostawiu*, PFN 1919, nr 5, s. 148–149; *Kościół w Śremie, Zamek w Tarcach, Zamek w Jarocinie*, PFN 1919, nr 6–7, s. 187–188; *Lusowo*, PFN 1919, nr 9–10, s. 264; *Katedra w Poznaniu, Miasto Środa*, PFN 1920, nr 1, s. 23; *Pałac w Bendlewie, Poznań*, PFN 1920, nr 2, s. 56–57; *Kąpiele w Poznaniu, Dwór w Ślaccinie*, PFN 1920, nr 6, s. 160; *Hala na Winiarach (Poznań), Zamek w Tarcach*, PFN 1920, nr 7, s. 181; *Poznań*, PFN 1920, nr 8, s. 200; *Winnagóra* (dwie fotografie), PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 221; *Zamek-Winnagóra, Mysia Wieża w Kruszwicy, nad Gopłem*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, s. 235; *Sołacz – Winiary – Ławica, Pałac w Żydowie*, PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 251.

⁸² *Pałac w Sławnie*, PFN 1919, nr 9–10, s. 265.

⁸³ *Kraków. Kopiec Kościuszki*, PFN 1920, nr 8, s. 200.

przez znany poznański zakład fotograficzny „Śniegocki”⁸⁴. Pozostałe liczne ilustracje nie zostały podpisane.

„Polska Flota Napowietrzna” była pismem wojskowym, dlatego też do redakcji przydzielono grupę żołnierzy w charakterze personelu pomocniczego. Znajduje to potwierdzenie w jednym z rozkazów Dowództwa Okręgu Generalnego Poznań, w którym zostają wymienieni dwaj szeregowi: Alfons Ellman i Leon Szczeciński⁸⁵.

Struktura i tematyka czasopisma

Struktura „Polskiej Floty Napowietrznej” nie była jasno określona i nazywana, ale pewne jej elementy można wskazać na podstawie analizy poszczególnych numerów. Wyraźnie można wyodrębnić dwie główne części formalne: popularnonaukową i informacyjną. Trzecim segmentem, rozrastającym się w kolejnych numerach czasopisma, był dział z reklamami.

W pierwszej części czasopisma nie stosowano dodatkowych podziałów wyróżniających poszczególne wątki. Można jednak wyodrębnić ponad 10 zakresów, którym poświęcone były znajdujące się tam artykuły. Zdecydowana większość materiałów (62 artykuły) to popularnonaukowe teksty traktujące o szeroko pojętych zagadnieniach lotniczych. Możemy tu znaleźć np. artykuły o: terminologii lotniczej⁸⁶, fizyce lotów samolotowych⁸⁷, przewidywaniach dalszego kierunku rozwoju lotnictwa⁸⁸,

⁸⁴ *Naczelnik Państwa w Poznaniu*, PFN 1919, nr 6–7, s. I. „Camera-Śniegocki” był znanym w Poznaniu zakładem fotograficznym, założonym i prowadzonym do 1909 roku przez Bronisława Śniegockiego, a następnie przejętym przez jego brata Zygmunta. Drugi z braci zmarł w 1917 roku, ale firma działała pod historyczną nazwą do 1939 roku. Niestety, nie udało się ustalić, kto prowadził zakład w 1919 roku. Por. W. Karolczak, *Specjalny skład fotograficzny Bronisława i Zygmunta Śniegockich*, „Kronika Miasta Poznania” 2011, nr 3, s. 83–92.

⁸⁵ Obaj zostali ukarani za „niewłaściwe zachowywanie się na ulicy i wyzywającą postawę podczas rozmowy z oficerem”. Rozkaz Dowództwa Okręgu Generalnego Poznań, nr 41 z 21 kwietnia 1920 roku, pkt 814.

⁸⁶ Por. R. Lud, *Co należy wiedzieć o lotnictwie*, PFN 1919, nr 3, s. 70–72.

⁸⁷ Por. J. Syrokomla-Syrokomski, *Techniczne zasady lotnictwa*, cz. 1, PFN 1919, nr 2, s. 34–37, cz. 2, PFN 1919, nr 3, s. 65–67; W. Vorbrodt, *Stosunek sił działających na płatowiec do mocy silnika i szybkości lotu*, cz. 1, PFN 1919, nr 9–10, s. 235–240, cz. 2, PFN 1920, nr 1, s. 6–11; W. Jarkowski, *Teoria lotu*, cz. 1, PFN 1920, nr 6, s. 146–148, cz. 2, PFN 1920, nr 7, s. 169–170, cz. 3, PFN 1920, nr 8, s. 193–195, cz. 4, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 210–211.

⁸⁸ Por. Z. Chełmicki, *Płatowiec i przyszłość jego rozwoju*, cz. 1, PFN 1919, nr 1, s. 5–8, cz. 2, PFN 1919, nr 2, s. 37–39; W. Zalewski, *O możliwości praktycznego zastosowania śmigłowców (helikopterów)*, cz. 1, PFN 1919, nr 6–7, s. 175–177, cz. 2, PFN 1919, nr 8, s. 219–222, cz. 3, PFN 1919, nr 9–10, s. 242–246.

medycznych aspektach lotnictwa⁸⁹, aeronautyce⁹⁰, pilotażu⁹¹, meteorologii⁹². Do tej kategorii należy także zaliczyć teksty poświęcone nowym modelom samolotów⁹³ i zastosowanym w nich rozwiązaniom technicznym⁹⁴, ekwipunkowi lotniczemu⁹⁵, łączności⁹⁶, historii lotnictwa⁹⁷ czy wystawom lotniczym⁹⁸. Zamieszczono tu nawet artykuły o skokach spadochronowych⁹⁹ i „lotnikach” wśród zwierząt¹⁰⁰. W dwóch tekstach January Grzędziński, wiceprezes Aeroklubu Warszawskiego apelował o planowy rozwój lotnictwa w odrodzonej Polsce¹⁰¹.

W pewnym stopniu podobny charakter miały popularnonaukowe teksty na temat innych zagadnień zarówno wojskowych (5)¹⁰², jak

⁸⁹ Por. K. Prochnau, *Wpływ latania na funkcje fizjologiczne człowieka*, cz. 1, PFN 1919, nr 2, s. 49–50, cz. 2, PFN 1919, nr 3, s. 72–75; R. Lud, *Cechy jakie powinien posiadać dobry lotnik i warunki jego pracy*, PFN 1920, nr 6, s. 157–159.

⁹⁰ Por. E. Sachs, *Zastosowanie helu w aeronautyce*, PFN 1919, nr 5, s. 139–141.

⁹¹ Por. F. Duner, *Nieprzewidziane lądowania*, PFN 1919, nr 9–10, s. 240–242; *Bąk jako sternik w żegludze napowietrznej* [brak autora], PFN 1920, nr 3, s. 82–87.

⁹² Por. L. Pałęcki, *Prognoza pogody*, PFN 1920, nr 2, s. 45–46; F. Nowotny, *Zastosowanie płatowca do dostrzeżeń aerologicznych*, cz. 1, PFN 1921, nr 1, 2, 3, s. 230–231, cz. 2, PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 245–247.

⁹³ Por. *Najnowsze płatowce Koalicji* [brak autora], PFN 1919, nr 2, s. 45–47.

⁹⁴ Por. P. Roch, *Silniki w państwach koalicji*, PFN 1919, nr 3, s. 75–79; H. Woyton, *Wyrób i wypróbowywanie śmigieł*, cz. 1, PFN 1920, nr 4–5, s. 123–125, cz. 2, PFN 1920, nr 6, s. 150–152, cz. 3, PFN 1920, nr 7, s. 171–172.

⁹⁵ Por. R. Lud, *Ubiór i wyekwipowanie lotników*, PFN 1919, nr 8, s. 209–211.

⁹⁶ Por. B. Kwieciński, *Radjotelegrafia w lotnictwie*, PFN 1919, nr 6–7, s. 167–175; J. Groszkowski, *Radjotelegrafia w lotnictwie*, cz. 1, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 211–213, cz. 2, PFN 1921, nr 1, 2, 3, s. 228, cz. 3, PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 250.

⁹⁷ Por. M. Kahan, *Stan lotnictwa w państwach walczących przed rozpoczęciem wojny*, cz. 1, PFN 1919, nr 8, s. 216–219, cz. 2, PFN 1919, nr 9–10, s. 257–260, cz. 3, PFN 1920, nr 1, s. 15–17, cz. 4, PFN 1920, nr 2, s. 47–49; F. Kościeszka, *Karta do historii Aeronautyki Wojsk Polskich*, PFN 1919, nr 9–10, s. 247–248.

⁹⁸ Por. S. Malinowski, *VI salon aeronautyczny w Paryżu*, PFN 1920, nr 2, s. 52–56.

⁹⁹ Por. R. Lud, *Spadochrony*, PFN 1919, nr 9–10, s. 252–253.

¹⁰⁰ Por. H. Zagierski, *Lot wiosłowy ptaków*, cz. 1, PFN 1919, nr 9–10, s. 260–262, cz. 2, PFN 1920, nr 1, s. 20–22; W. Vorbrodt, *Lotnictwo wśród owadów*, PFN 1920, nr 1, s. 18–19.

¹⁰¹ J. Grzędziński, *Pilna sprawa*, PFN 1920, nr 8, s. 196–197; idem, *Najpilniejsza sprawa*, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 220.

¹⁰² Por. np. *Samochody opancerzone (pancerniaki)* [brak autora], PFN 1919, nr 9–10, s. 249–251.

i cywilnych (8)¹⁰³. Swoistym rozwinięciem i pogłębieniem tej tematyki było 11 artykułów dotyczących już ściśle użycia lotnictwa w walce. Część z nich miała profil bardziej teoretyczny¹⁰⁴, inne zaś praktyczny, ponieważ powstały na podstawie doświadczeń lotników z okresu minionej wojny¹⁰⁵.

Redakcja „Polskiej Floty Napowietrznej” stawiała sobie za cel bycie organizatorem środowiska lotniczego i wyrazicielem jego stanowiska, co już wcześniej zostało zasygnalizowane. Nie dziwi więc, że i ta tematyka znalazła wyraz w 14 artykułach¹⁰⁶. W pewnym stopniu pokrewnymi zagadnieniami zajmowały się publikacje poświęcone sprawom organizacji lotnictwa zarówno wojskowego (4)¹⁰⁷, jak i cywilnego (6)¹⁰⁸.

Innym problemem podejmowanym w popularnonaukowej części czasopisma było powiązanie lotnictwa i przemysłu. Autorzy starali się wykazać, że rozwój żeglugi powietrznej może wpłynąć pozytywnie na gospodarkę odrodzonej Rzeczypospolitej¹⁰⁹.

Dwa ciekawe artykuły z 1919 roku dotyczyły rodzącej się fotografii lotniczej i jej praktycznego wykorzystania¹¹⁰. Z kolei w letnich numerach z 1920 roku ukazały się trzy artykuły podsumowujące pogodę w poprzednim miesiącu, oczywiście w odniesieniu do żeglugi powietrznej¹¹¹. Z mniej popularnych tematów należy jeszcze wymienić cztery teksty

¹⁰³ Por. np. P. Kraczkiewicz, *Zarys historii rozwoju i budowy samochodów*, cz. 1, PFN 1919, nr 1, s. 18–19, cz. 2, PFN 1919, nr 2, s. 47–49.

¹⁰⁴ Por. W. Vorbrodt, *Rzucanie pocisków z samolotów*, PFN 1919, nr 6–7, s. 180–182; *Znaczenie i zasady współpracy artylerji i lotników* [brak autora], PFN 1920, nr 4–5, s. 125–126.

¹⁰⁵ Por. np. De Maisoneuve, *Bombardowanie nocne z płatowca. Przyczynek historyczny do walk płatowców w czasie wojny wszechświatowej*, PFN 1919, nr 3, s. 81–83; R. Lud, *Rozwój uzbrojenia płatowców i taktyki walki lotniczej*, PFN 1920, nr 6, s. 153–155.

¹⁰⁶ Por. np. F. Bołsunowski, *Aerokluby i lotnictwo wojskowe*, PFN 1919, nr 4, s. 95; E. Wasilewski, *Międzynarodowy Związek Aeronautyczny*, PFN 1920, nr 4–5, s. 121–123.

¹⁰⁷ Por. np. R. Lud, *O podziale lotnictwa wojskowego*, PFN 1919, nr 1, s. 9–11.

¹⁰⁸ Por. np. Z. Chełmicki, *Z prawa lotniczego*, PFN 1919, nr 4, s. 103–105; J. Syrokomla-Syrokomski, *Podstawowe zasady niezbędne do stworzenia powietrznej komunikacji handlowej w Polsce*, PFN 1920, nr 1, s. 2–4.

¹⁰⁹ S. Malinowski, *Krajowa wytwórczość płatowców i silników lotniczych*, PFN 1920, nr 1, s. 4–6; M. Hugon, *Organizacja przemysłu lotn. w Polsce*, PFN 1919, nr 5, s. 137–139; idem, *Wytwarzanie wodoru dla aeronautyki a przemysł polski*, PFN 1919, nr 9–10, s. 254.

¹¹⁰ T.E., *Fotografie lotnicze*, PFN 1919, nr 2, s. 42–45; W. Nekanda Trepka, *Rozwój fotografii powietrznej i jej zastosowanie w wojnie obecnej*, PFN 1919, nr 4, s. 105–111.

¹¹¹ *O przebiegu pogody w Polsce w kwietniu 1920 r.* [brak autora], PFN 1920, nr 6, s. 155–157; *O przebiegu pogody w maju 1920 r.* [brak autora], PFN 1920, nr 7, s. 178–179; *O przebiegu pogody w czerwcu 1920 r.* [brak autora], PFN 1920, nr 8, s. 197–199.

o modelarstwie lotniczym¹¹² i trzy z czterech utworów poetyckich, które pojawiły się w niektórych numerach z 1920 i 1921 roku¹¹³.

W popularnonaukowej części periodyku zamieszczono również większość z 18 ogłoszeń. Przeważająca część z nich dotyczyła wydarzeń organizowanych przez środowisko związane z redakcją „Polskiej Floty Napowietrznej”, takich jak konkurs lotniczy¹¹⁴, konkurs na okładkę pisma¹¹⁵, działalność aeroklubu¹¹⁶.

W odróżnieniu od pierwszego, w drugim, informacyjnym dziale periodyku można zauważyć próby wyodrębnienia pewnych stałych części, opatrzonych odpowiednimi tytułami. Należy od razu zaznaczyć, że niektóre z zaplanowanych sekcji miały charakter efemeryczny. Tak stało się z działem o nazwie „Z dziedziny techniki”, w ramach którego ukazało się siedem tekstów w dwóch pierwszych numerach pisma. Rozbudowana w pierwszym zeszycie sekcja „Życie w chwili bieżącej” (7 notatek) nie była później kontynuowana. Zaskakująco rzadko, jak na rolę, którą miało odgrywać czasopismo, gościł na jego łamach „Dział urzędowy”. Pojawił się zaledwie trzy razy¹¹⁷, a w numerze 7 z 1920 roku ukazał się tekst z Dziennika Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych, nieopatrzony jednak tytułem działu¹¹⁸.

Niektóre części ukazywały się tylko w pierwszym roku istnienia pisma. Tak było z działem „Z wydawnictw”, który znalazł się jedynie w sześciu numerach „Polskiej Floty Napowietrznej” z 1919 roku¹¹⁹. Podobny los spotkał graficzną sekcję „Z teki karykatur”, prezentującą m.in. żartobliwe

¹¹² Por. np. B. Grajeta, *O budowie płatowców-modeli*, cz. 1, PFN 1919, nr 6–7, s. 183–184, cz. 2, PFN 1919, nr 8, s. 214–215.

¹¹³ J. Syrokomla-Syrokomski, *Do skrzydlatych rycerzy*, PFN 1920, nr 1, s. 1; J. Reliżński, *Pieśń lotników*, PFN 1920, nr 2, s. 41; L. Szuman, *Pieśń lotników polskich*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, strona nienumerowana. Czwarty wiersz został zamieszczony w końcowej części numeru, por. *Czy dacie serca w ofierze* [brak autora], PFN 1920, nr 7, s. 186.

¹¹⁴ PFN 1919, nr 2; 1919, nr 3; 1919, nr 4; 1919, nr 6–7.

¹¹⁵ PFN 1919, nr 2; 1919, nr 5.

¹¹⁶ PFN 1919, nr 3; 1919, nr 4; 1920, nr 2; 1920, nr 6.

¹¹⁷ PFN 1919, nr 1, s. 31–33; 1919, nr 2, s. 63; 1919, nr 6–7, s. 200–201.

¹¹⁸ PFN 1920, nr 7, s. 186.

¹¹⁹ PFN 1919, nr 2, s. 63; 1919, nr 3, s. 92–93; 1919, nr 4, s. 127–128; 1919, nr 6–7, s. 199; 1919, nr 8, s. 233; 1919, nr 9–10, s. 276. Ponadto w numerze 1 z 1919 roku ukazały się dwa artykuły o pokrewnej treści, które można uznać za odpowiednik omawianego działu: *Polska bibliografia lotnicza* (PFN 1919, nr 1, s. 20–21) oraz *Informacje wydawnicze z wydawnictwa wojskowego wydziału techniczno-naukowego i wyszkolenia Sekcji Żegluga Napowietrznej Min. Spr. Wojskowych* (PFN 1919, nr 1, s. 21). Do tematyki powrócono jeszcze w przedostatnim numerze pisma, w tekście *Nowości wydawnicze Księgarni M. Arcta, Warszawa, Nowy Świat 35*, PFN 1921, nr 1, 2, 3, s. 240.

przedstawienia znanych wielkopolskich lotników¹²⁰. Swoistym nawiązaniem do tego segmentu była ilustracja przypisana do działu „Z teki humorystycznej”, który pojawił się w numerze 4–5 z 1920 roku¹²¹, nie był jednak kontynuowany.

Ilustracyjny charakter miała również sekcja „Z lotu ptaka”, w której zamieszczano zdjęcia wykonane podczas służby przez wielkopolskich lotników. Dział ten pojawił się w numerze 4 z 1919 roku i był kontynuowany do końca historii pisma. Większość fotografii prezentowała charakterystyczne punkty Wielkopolski, np. zamek w Kórniku¹²², zamek w Miłosławiu¹²³, katedrę poznańską¹²⁴ czy widok Poznania z lotu ptaka¹²⁵, Zbąszyń¹²⁶ Winnogórze¹²⁷. Ciekawe zdjęcie ukazało się w numerze 6 z 1920 roku, opatrzone podpisem: „Dwór w Ślachcinie. Pani Stablewska trzyma Nr. 2 «Polskiej Floty Napowietrznej» w ręku. Wysokość 40 m”¹²⁸.

Rubryką, która pojawiła się we wszystkich numerach czasopisma, była „Kronika lotnicza”¹²⁹ (81 tekstów), zawierająca m.in. krótkie informacje na temat osiągnięć polskich pilotów, organizacji lotnictwa i połączeń uruchamianych na świecie, fabryk przemysłu lotniczego w Polsce, nowych modeli pojazdów lotniczych, konkursów samolotowych, wypadków, prezentacje wielkopolskich formacji lotniczych i ich działań wojennych, a nawet opisy przygód poszczególnych pilotów. Co ciekawe, o ile w pierwszym roku istnienia periodyku rzadko w tym dziale zamieszczano więcej niż jedną notkę, maksymalnie cztery¹³⁰, o tyle począwszy od numeru 3 z 1920 roku, segment ten został znacznie rozbudowany, w szczytowym momencie publikowano do 26 tekstów w jednym numerze¹³¹. Część drobnych informacji drukowano w rubryce „Różne”,

¹²⁰ *Z teki karykatur*, PFN 1919, nr 3, s. 86; 1919, nr 4, s. 120–121; 1919, nr 5, s. 152; 1919, nr 6–7, s. 190; 1919, nr 8, s. 226; 1919, nr 9–10, s. 268.

¹²¹ PFN 1920, nr 3, s. 131.

¹²² PFN 1919, nr 4, s. 118.

¹²³ PFN 1919, nr 5, s. 149.

¹²⁴ PFN 1920, nr 1, s. 23.

¹²⁵ PFN 1920, nr 2, s. 57 i 1920, nr 8, s. 200.

¹²⁶ PFN 1920, nr 3, s. 95.

¹²⁷ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 221–223.

¹²⁸ PFN 1920, nr 6, s. 160.

¹²⁹ W numerze 6 z 2020 roku nosił on wyjątkowo nazwę „Kronika”, jednak w kolejnych numerach powrócono do pierwotnej nazwy.

¹³⁰ PFN 1919, nr 3, s. 87–91.

¹³¹ PFN 1921, nr 1, 2, 3, s. 236–239.

która nie pojawiała się w każdym zeszycie¹³², ale zazwyczaj była dość obszerna. Podawano tu np. wiadomości o nowych sposobach wykorzystania samolotów, modelach pojazdów lotniczych, rekordach i osiągnięciach lotniczych, nowych połączeniach samolotowych, konferencjach i wystawach lotniczych, planach rozwoju lotnictwa w Polsce, powstającym przemyśle samolotowym, ciekawostki historyczne, opowieści o walkach i wypadkach, ale też teksty o postępach automobilizmu. Jak widać, kryteria decydujące o przypisaniu danej wiadomości do jednej z dwóch sekcji nie były zbyt jasne, a tematyka obu tożsama. W ostatnim numerze czasopisma te same treści, które zamieszczano w dwóch wymienionych działach, znalazły się w nowej sekcji: „Komunikacja powietrzna i przemysł lotniczy”, w której znalazło się aż 30, przeważnie niezbyt obszernych, notatek¹³³.

Niektórych tekstów z drugiej części „Polskiej Floty Napowietrznej” nie przypisywano do żadnego z wyżej wymienionych działów. Można jednak połączyć je z określonymi zagadnieniami. Najbardziej regularnie (27 razy) pojawiały się relacje z różnych wydarzeń, w których brali udział polscy lotnicy. Należy jednak zaznaczyć, że regularność ta wynikała przede wszystkim z faktu, że począwszy od drugiego numeru pisma, ukazywały się w nim kolejne odcinki wspomnień porucznika pilota Wiktora Langa pt. *Ucieczka polskiego oficera-lotnika z niewoli niemieckiej (Moje przygody z roku 1919)*¹³⁴. W kilku numerach opublikowano jednak także inne teksty tego rodzaju¹³⁵. Pokrewny charakter miały dwie części korespondencji z frontu wschodniego, nadesłane przez trudnego do zidentyfikowania, bo niepodpisanego, współpracownika „Polskiej Floty Napowietrznej” jesienią 1919 roku¹³⁶.

¹³² PFN 1919, nr 2; 1919, nr 3; 1919, nr 4; 1919, nr 5; 1919, nr 6–7; 1919, nr 8; 1919, nr 9–10; 1920, nr 1; 1920, nr 4–5; 1920, nr 6; 1920, nr 8; 1921, nr 1, 2, 3.

¹³³ PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 252–256.

¹³⁴ PFN 1919, nr 2; 1919, nr 3; 1919, nr 4; 1919, nr 5; 1919, nr 6–7; 1919, nr 8; 1919, nr 9–10; 1920, nr 1; 1920, nr 2; 1920, nr 3; 1920, nr 4–5; 1920, nr 6; 1920, nr 7; 1920, nr 8; 1920, nr 9, 10, 11 i 12.

¹³⁵ Por. np. F. Jach, *Na froncie i w niewoli ukraińskiej*, PFN 1919, nr 2, s. 54–55; Adlot, *Z minionych dni*, PFN 1919, nr 2, s. 56–58; R. Kwiatkowski, *Przygody wojenne*, PFN 1919, nr 9–10, s. 271–273; M., *Lotnicy amerykańscy we Lwowie*, PFN 1919, nr 9–10, s. 273; A. Wańkowicz, *Sprawozdanie z działalności polskiej aeronautyki na froncie*, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 216–219; *Walka powietrzna* [brak autora], PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 248–250.

¹³⁶ *U lotników w Mińsku* [brak autora], PFN 1919, nr 6–7, s. 194–196; 1919, nr 8, s. 228–230. Ten sam artykuł (z drobnymi zmianami) znalazł się również w całości w gazecie „Ku Chwale Ojczyzny” 1919, nr 16, s. 107–110.

Z drobniejszych rzeczy należy wspomnieć o artykułach dotyczących osiągnięć i wydarzeń lotniczych: dwóch w Polsce i czterech na świecie. Ponadto w periodyku ukazały się cztery teksty literackie oraz dwa sprostowania¹³⁷ i wykaz błędów.

Jeszcze jednym elementem „Polskiej Floty Napowietrznej” są nekrologi i wspomnienia o poległych lotnikach. Charakterystyczny jest fakt, że o ile w 1919 roku ukazały się tylko cztery takie teksty, o tyle w kolejnym roku liczba ta została potrojona. Wynikało to z pewnością z rosnącego natężenia walk na froncie wschodnim. W numerze 9, 10, 11 i 12 z 1920 roku zamieszczono również listę strat pułku aeronautycznego¹³⁸. Z kolei w roku 1921 pojawił się tylko jeden nekrolog lotnika, który zginął podczas ćwiczeń już w okresie pokoju¹³⁹.

Trzecią częścią „Polskiej Floty Napowietrznej” są reklamy. Ze względu na specyfikę tego typu tekstów nie będę przeprowadzał ich szczegółowej analizy. Warto jednak zwrócić uwagę na olbrzymi wzrost liczby anonsov, począwszy od numeru 9–10 z 1919 roku. O ile na początku publikowano ich w każdym numerze ok. 10, o tyle w późniejszych zeszytach – nawet pięć razy więcej, z rekordową liczbą 59 w numerze 9, 10, 11, 12 z 1920 roku. Trzeba przyznać, że świadczy to o sukcesie wydawniczym czasopisma, które przyciągało wielu reklamodawców. W kolejnym roczniku liczba reklam ponownie się zmniejszyła. Większość reklam można było znaleźć w końcowym bloku periodyku, choć pojedyncze pojawiały się niekiedy w pierwszej lub drugiej części pisma.

W tym miejscu warto podać jeszcze jedno zestawienie. Redakcja czasopisma była środowiskiem osób otwartych na różne nowinki i poszukujących dobrych wzorców. Dlatego nie bała się sięgać po materiały ze źródeł zagranicznych. Stąd siedem tekstów było tłumaczeniami z różnych języków obcych, a dziewięć – napisanych „na podstawie” tekstów zagranicznych autorów. Trzy publikacje to z kolei przedruki z polskiej prasy.

Aspekty graficzne

Redaktorzy „Polskiej Floty Napowietrznej” i „Wiedzy Technicznej” dbali nie tylko o ciekawe treści i wysoki poziom merytoryczny swoich periodyków. Ważnym elementem współtworzącym wysoką jakość pism

¹³⁷ Szczególnie interesujące jest sprostowanie ogłoszone w numerze 4, 5, 6 z 1921 roku, z którego wynika, że zamieszczone w jednym z wcześniejszych wydań sprawozdanie z działalności pułku aeronautycznego zostało omyłkowo dopuszczone do druku. Por. PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 256.

¹³⁸ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 224–225.

¹³⁹ PFN 1921, nr 4, 5, 6, s. 256.

były też wszelkie komponenty graficzne. Na tle wielu innych czasopism wojskowych wyróżniały się one dbałością w tym zakresie, nawet w najtrudniejszych dla prasy miesiącach 1920 roku. Warto zauważyć, że redakcja czasopisma lotniczego zdawała sobie sprawę ze znaczenia składników graficznych dla odbioru całości: „Kwestia papieru, czcionek, okładki będąc trudną wobec dzisiejszych warunków, jest równie ważna, jak kwestia treści pisma, gdyż stanowi o jego **artystyczno-fachowej całości**”¹⁴⁰.

„Polska Flota Napowietrzna” była drukowana w formacie 30,5 cm na 22,5 cm, na dobrej jakości papierze, o średniej grubości, umożliwiającym druk fotografii i ilustracji graficznych. Cztery pierwsze numery ukazały się na papierze kredowanym¹⁴¹, natomiast kolejne na klasycznym materiale, nadal jednak odbiegającym jakością od zwykłego papieru gazetowego.

Periodyk był składany w dwóch łamach, z wyjątkiem części ogłoszeń, rozkazów i artykułów od redakcji, umieszczonych przed właściwą treścią czasopisma, które drukowano jednołamowo. Od numeru 5 z 1919 roku na głównych stronach periodyku stosowano żywą paginę o dość prostej treści, ograniczonej do tytułu czasopisma, numeru zeszytu i strony. Wcześniej numer strony znajdował się w centrum dolnego marginesu karty.

Teksty składano zasadniczo czcionką o jednolitym kroju i stopniu. Zastosowano pismo szeryfowe, dwuelementowe, charakteryzujące się małymi wydłużeniami górnymi i dolnymi oraz dużym światłem wewnętrznym liter (il. 1). Nieco więcej zróżnicowania można zaobserwować w zakresie czcionek używanych do zapisu tytułów. Większość tytułów była składana krojem pisma tym samym lub zbliżonym do używanego w tekście głównym, o większym stopniu i w odmianie pogrubionej. Szczególną uwagę zwracają litery używane w winiecie pierwszej strony „Polskiej Floty Napowietrznej”, które zgodnie z klasyfikacją ART należałoby zaliczyć do ksenotypów (il. 1). Z kolei na drugiej stronie okładki, pełniącej funkcję strony redakcyjnej, nazwę periodyku zapisywano jednoelementową majuskułą bezszeryfową o wyraźnych wydłużeniach i z małym światłem wewnętrznym liter (il. 2). Tej samej lub podobnej czcionki używano również sporadycznie w tytułach i śródtytułach poszczególnych artykułów¹⁴². Co ciekawe, w ostatnim numerze pisma z 1920 roku znajdujemy tekst „Od redakcji”, złożony w całości tego typu krojem¹⁴³. Ponadto w kilku numerach z 1920 roku niektóre tytuły składano

¹⁴⁰ Podkreślenie redakcji, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 209.

¹⁴¹ Por. A.J. Cieślíkowa, op. cit., s. 65.

¹⁴² Por. PFN 1919, nr 6–7, s. 160; 1919, nr 8, s. 232; 1920, nr 4–5, s. 140; 1920, nr 8, s. 204, 206; 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 209, 222, 223 i 224.

¹⁴³ PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 209.



Il. 1. Pierwsza strona pisma z winiętą. Widoczna czcionka podstawowa i ksenotyp. „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 2, s. 34

Źródło: Zasoby Biblioteki Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk (wszystkie fotografie zamieszczone w artykule pochodzą z tego albumu).

dwuelementowym, bezszeryfowym krojem pisma o małych wydłużeniach i z wyraźnym światłem wewnętrznym liter, o wyraźnie stylizowanym charakterze (il. 3)¹⁴⁴.

Okładka czasopisma podlegała pewnym przemianom. Najbardziej artystyczny charakter miały okładki czterech pierwszych numerów (il. 4). Były

¹⁴⁴ PFN 1920, nr 3, s. 82, 100, 102, 104 i 115; 1920, nr 4–5, s. 125, 127, 131, 134, 136, 137, 139; 1920, nr 7, s. 182, 185, 186; 1920, nr 8, s. 206.

POLSKA FLOTA NAWIETRZNA

Il. 2. Nazwa periodyku zapisana jednoelementową majuskułą bezszeryfową. „Polska Flota Nawietrzna” 1919, nr 2, druga strona okładki

Bąk jako sternik w żegludze nawietrznej.

Dla lotnika szybującego w przeswrozu niema nic bardziej niebezpiecznego nad gęste opary, silne chmury lub mgłę. W podobnych bowiem wypadkach traci zupełnie zdolność poznania kierunku lotu i położenia statku, nie przystanku, czy to na plac lotniczy, czy też na okręt wśród morza, to można to zawdzięczyć olbrzymiemu postępowi nauki, która posługiwała się tu w dziwny, a tak prosty sposób znaną oddawna zabawką dziecięcą — bąkiem. Obecnie

Il. 3. Tytuł zapisany dwuelementowym, bezszeryfowym krojem pisma, o wyraźnie stylizowanym charakterze. „Polska Flota Nawietrzna” 1920, nr 3, s. 82

to fotomontaże, drukowane techniką offsetową na papierze półkredowym. W dolnej części pierwszego planu kompozycji, na niebieskim tle, umieszczano fotografię, dobieraną osobno do każdego numeru, powiązaną tematycznie z wielkopolskim lotnictwem. Zdjęcie wieńczyły girlandy splecione z liści laurowych, spływające po obu jego bokach ku dołowi pola obrazowego i ujmujące umieszczone w narożach dwie tarcze herbowe. W tarczy po lewej stronie, zwieńczonej uskrzydłonym śmigłem lotników, znalazł się zapis: „Dwutygodnik Ilustrowany”, natomiast widoczną po prawej i zwieńczoną uskrzydłą kotwicą (znak wojsk aeronautycznych) wypełniał tekst: „Organ Inspektoratu Wojsk Lotniczych Poznań”. Pod fotografią widniał napis: „Lotnictwo, Aeronautyka i Automobilizm”. W centralnej części kompozycji, bezpośrednio nad dopiero co omówionym zdjęciem, znajdował się medalion wypełniony wyobrażeniem głowy lotnika i obwiedziony napisem: „Polska Flota Nawietrzna”. Medalion trzyma w szponach orzeł biały w koronie, którego przedstawienie nasuwa skojarzenia z orłem z poznańskiej wieży ratuszowej. U szczytu całej kompozycji pojawił się napis zawierający informacje o roku, numerze, miejscu i dacie wydania periodyku. Na drugim planie widać natomiast samoloty lecące w szyku, balon i auto wiozące żołnierzy w rogatywkach Wojsk Wielkopolskich. Dalsze tło wypełnia panorama Poznania. Całość była drukowana żywymi, głęboko nasyconymi farbami, z dominującymi kolorami niebieskim, zielonym i żółtym. Tak złożona pod względem kompozycyjnym i tym samym skomplikowana do wykonania okładka została wkrótce zastąpiona prostszym wzorem.



Il. 4. Pierwsza okładka czasopisma. „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 4

W numerze 2 z 1919 roku (16 sierpnia) redakcja ogłosiła konkurs na barwną okładkę czasopisma¹⁴⁵. Dość szczegółowo opisano wymagania: prace miały nawiązywać do charakteru pisma; projekt musiał być ograniczony do trzech barw i nadawać się do reprodukcji litograficznej oraz uwzględnić pełny tytuł pisma. Rozmiary rysunku opisano jako 25 cm na 32,5 cm. Prace, opatrzone pseudonimem lub godłem autora, miały być nadsyłane do 1 października. Ustanowiono dwie nagrody w wysokości 400 i 200 marek, a redakcja zastrzegła sobie prawo do publikacji nagrodzonych prac.

¹⁴⁵ Por. PFN 1919, nr 2, strona nienumerowana.

O wynikach redakcja poinformowała w numerze 5 z 1919 roku¹⁴⁶. Co ciekawe, był to zeszyt przewidziany na okres od 1 do 15 października, choć konkurs został rozstrzygnięty dopiero 1 października. W skład komisji wchodził: słynny rzeźbiarz i powstaniec Marcin Rożek, architekt Łucjan Michałowski, malarz Franciszek Zygart, redaktor naczelny „Polskiej Floty Napowietrznej” Jerzy Syrokomla-Syrokowski oraz redaktor Zdzisław Chełmicki. Pierwszą nagrodę zdobył współpracownik periodyku, wspomniany wcześniej ppor. Feliks Ciechomski za pracę oznaczoną godłem „Menelik”. Inny projekt tego autora zdobył również drugą nagrodę, *ex aequo* z rysunkiem W. Glabiana. Z kolei L. Gertik z Warszawy otrzymał pochwałę komisji. Wiadomo również, że zostały nadesłane także inne, słabsze prace.

Co istotne, od numeru 5 z 1919 roku okładka miała już nową formę (il. 5). Wprawdzie nie zostało to nigdzie określone, ale widoczny pod obrazem monogram twórcy CF wskazuje jednoznacznie, że był to jeden z projektów Feliksa Ciechomskiego. W centralnym punkcie umieszczono białoczerwoną szachownicę, godło polskich samolotów, w ozdobnym kartuszu. Powyżej i poniżej obrazu zapisano pełną nazwę czasopisma, przy czym tytuł główny drukowano majuskułową antyką dwuelementową w kolorze czerwonym, a pozostałe części majuskułową pisanką jednoelementową w kolorze czarnym. Po bokach ilustracji podawano informację o roku i numerze czasopisma. W numerach 6–7 z 1919 i 9–10 z 1919 roku w prawym górnym narożniku wydrukowano jeszcze cenę periodyku.

Od pierwszego do ostatniego numeru z 1920 roku¹⁴⁷ obowiązywał nowy wzór okładki (il. 6), której autorstwo i okoliczności powstania nie są znane. W jej centralnym punkcie znajdowała się wpisana w kwadrat ilustracja. Przedstawiała ona – na tle dziennego nieba – orła białego bez korony, w locie, trzymającego w szponach sznur, do którego została przytwierdzona polska flaga. W tle, powyżej, widoczny jest dwupłatowy samolot. Górną partię kompozycji stronicy zajęły czerwony napis: „Polska Flota Napowietrzna” oraz wydrukowane ponad nim informacje o roku i numerze czasopisma, a także miesiącu, w którym został wydany. W dolnej części widniały natomiast napis „Lotnictwo, Aeronautyka i Automobilizm” oraz cena numeru.

Jeszcze jednym stałym elementem graficznym czasopisma była winieta, pojawiająca się na pierwszej numerowanej stronie (il. 1). Główny tytuł

¹⁴⁶ Por. PFN 1919, nr 5, strona nienumerowana.

¹⁴⁷ Dostępne jedynie w Bibliotece Narodowej numery czasopisma z roku 1921 nie mają okładek. Nie udało się ustalić, czy były w ten sposób wydane, czy okładki zostały usunięte.



Il. 5. Druga okładka czasopisma. „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 5

czasopisma zapisywano opisany wcześniej krojem pisma o charakterze ksenotypu, w kolejnych wersach umieszczono składany majuskułami podtytuł, a następnie złożoną zwykłym krojem pisma informację o redaktorze naczelnym i dane adresowe redakcji. Tekst był wyśrodkowany, a kolejne wiersze krótsze od poprzedzających, przez co winieta nabierała kształtu zbliżonego do trójkąta, skierowanego „ostrzem” w dół, nasuwającego skojarzenie z kolofonem. Poniżej, oddzielone linią, podawano numer zeszytu, miejsce i datę wydania oraz rok ukazywania się pisma. Całość oddzielano podwójną linią od tekstu głównego.

Nie wnikając szczegółowo w analizę środków graficznych używanych w reklamach zawartych w omawianym czasopiśmie, warto zauważyć, że



Il. 6. Trzecia okładka czasopisma. „Polska Flota Napowietrzna” 1920, nr 4-5

strony z ogłoszeniami charakteryzowały się bardzo regularnym układem. Choć redakcja nie zamieściła w żadnym z numerów uwag dotyczących projektowania reklam, to widać wyraźnie, że podstawową jednostką był moduł wielkości jednej ósmej strony, w kształcie prostokąta, którego dłuższym bokiem była zawsze dolna krawędź. Oczywiście moduły można było dowolnie zestawiać zarówno w pionie, jak i w poziomie. Zdarzały się więc ogłoszenia zajmujące jedną czwartą, pół strony lub całą.

Bardzo istotnymi elementami tworzącymi graficzną strukturę „Polskiej Floty Napowietrznej” są z pewnością zdjęcia i ilustracje. Ich liczba i jakość wyróżniały czasopismo spośród innych periodyków, jednak trzeba przyznać, że uwaga ta dotyczy głównie pierwszego roku ukazywania

się pisma. O ile w 1919 roku opublikowano 158 fotografii i 285 innego rodzaju elementów graficznych, o tyle w kolejnym roku liczby te wynosiły odpowiednio 68 i 94. Warto przypomnieć, że zarówno w jednym, jak i w drugim roczniku ukazało się tyle samo zeszytów. Trudno jednoznacznie stwierdzić, co było powodem takiej sytuacji, choć można przypuszczać, że nie bez wpływu pozostawały narastające koszty wydawania czasopisma, związane z tym zwiększanie miejsca przeznaczonego na reklamy kosztem stron z zawartością merytoryczną oraz rosnące zaangażowanie środowiska lotniczego w walki na froncie wschodnim.

Fotografie zamieszczane w omawianym czasopiśmie można podzielić na trzy zasadnicze grupy. Pierwszą z nich, obejmującą 85 prac, tworzyły zdjęcia zrobione w zaaranżowanym środowisku. Chodzi zarówno o portrety wykonywane w atelier, jak i o znacznie liczniejsze fotografie przedstawiające szczegóły rozmaitych urządzeń technicznych, ukazanych nie w zwykłym środowisku pracy, lecz na neutralnym tle. Charakterystyczna dla tego rodzaju przedstawień jest dokumentacja fotograficzna towarzysząca dwóm artykułom, zawierająca kilkanaście zdjęć silników¹⁴⁸ oraz urządzeń radiotelegraficznych stosowanych w lotnictwie¹⁴⁹. Tego typu wyobrażenia stanowiły z pewnością cenne uzupełnienie tekstów. Niebagatelne znaczenie miały zdjęcia portretowe, pozwalające poznać, uhonorować lub upamiętnić bohaterów prezentowanych wydarzeń.

Największa grupa fotografii (96 obiektów) zawiera wszelkiego rodzaju ujęcia wykonane w plenerze, zdjęcia dokumentujące bieżące wydarzenia z życia środowiska lotniczego, konkursy i wystawy samolotów, a także obrazy ukazujące żołnierzy na froncie, przed wykonaniem misji bojowych lub po ich wykonaniu. Ze względów technicznych nie wykonywano zdjęć bezpośrednio na polu walki. Wartość fotografii obniża niekiedy fakt znacznego oddalenia aparatu od obiektów, co często uniemożliwia poznanie niektórych szczegółów.

Fotografie lotnicze zamieszczane były w stosunkowo niewielkiej liczbie (45 obrazów). Pominąwszy dwa artykuły teoretyczne poświęcone temu rodzajowi zdjęć¹⁵⁰, większość ukazała się w ramach omawianej już wcześniej rubryki „Z lotu ptaka”.

Autorstwa zdecydowanej większości fotografii nie udało się ustalić. Jednoznacznie potwierdzono autorstwo tylko w wypadku 26 prac, przy czym aż 22 z nich to zdjęcia lotnicze wykonane przez ppor. Korcza podczas

¹⁴⁸ P. Roch, *Silniki w państwach koalicji*, PFN 1919, nr 3, s. 75–79.

¹⁴⁹ B. Kwieciński, *Radjotelegrafia w lotnictwie*, PFN 1919, nr 6–7, s. 167–175.

¹⁵⁰ T.E., *Fotografie lotnicze*, PFN 1919, nr 2, s. 42–45; W. Nekanda Trepka, *Rozwój fotografii powietrznej i jej zastosowanie w wojnie obecnej*, PFN 1919, nr 4, s. 105–111.

lotów nad Wielkopolską. Zapewne część spośród pozostałych 204 fotografii została również wykonana przez żołnierzy Wojsk Wielkopolskich, inne natomiast, w szczególności zdjęcia portretowe, to dzieła profesjonalnych fotografów cywilnych. Wiadomo, że jedno zostało najprawdopodobniej zakupione w firmie „Camera-Śniegocki”¹⁵¹. Możemy również założyć, że część zdjęć, zwłaszcza dokumentujących wydarzenia spoza Polski, została zakupiona w agencjach fotograficznych. Niektóre sprawiają wrażenie reprodukcji wykonanych z innych druków, przy czym brak opisu bibliograficznego wskazuje, że mogło być to dokonane bez wiedzy autorów. Na kilku zdjęciach znajdują się opisy w języku obcym.

Oprócz fotografii istotnym elementem wizualnym „Polskiej Floty Napowietrznej” są innego rodzaju ilustracje. Trzeba tu od razu zauważyć, że pominiawszy osiem obrazków satyrycznych, materiały miały charakter raczej techniczny niż artystyczny. W większości są to szkice techniczne, a więc najprostsze rzuty przedmiotu, wykreślone odręcznie, obrazujące tylko podstawowe cechy obiektu¹⁵². Nieco bardziej wymagającą formą jest schemat techniczny, będący próbą przedstawienia w uproszczony sposób działania lub budowy urządzenia. Poszczególne elementy przedmiotu są osobno analizowane¹⁵³. Rozróżnienie szkiców i schematów jest niekiedy dość trudne. Nie ulega wątpliwości, że tego typu prace były najłatwiejsze do wykonania i pozyskania dla redakcji czasopisma oraz znakomicie wpisywały się w popularny charakter periodyku, ponieważ nie zniechęcały odbiorcy nadmiarem szczegółów. I zapewne właśnie dlatego te dwie formy zostały użyte w piśmie ok. 150 razy.

Najbardziej wymagający rodzaj przedstawienia, czyli rysunek techniczny, został użyty 27 razy. Nadal były to ujęcia dość proste, ale jednak widoczne są: rozróżnianie linii, niekiedy podziałka, czasem bardziej rozbudowany opis, duża liczba szczegółów. I choć zapewne nie wyczerpują wszystkich cech definicyjnych¹⁵⁴, to można uznać, że spełniały podstawową funkcję rysunku technicznego, polegającą na możliwie jak najtreściwszym przedstawieniu obiektu. Prawdopodobnie ze względu na większy stopień skomplikowania nie była to forma używana zbyt często.

Wśród innych form graficznych można jeszcze wymienić mapę i plan miasta, służące zilustrowaniu treści artykułów. Swoistym materiałem ilustracyjnym są także wszelkie wykresy. Pojawiły się w czasopiśmie

¹⁵¹ *Naczelnik Państwa w Poznaniu*, PFN 1919, nr 6–7, s. I. Por. przypis 83.

¹⁵² D. Kamińska, *Polskie czasopisma popularnonaukowe do 1939 roku*, t. 2: *Związki nauki ze sztuką*, Kraków 2018, s. 127.

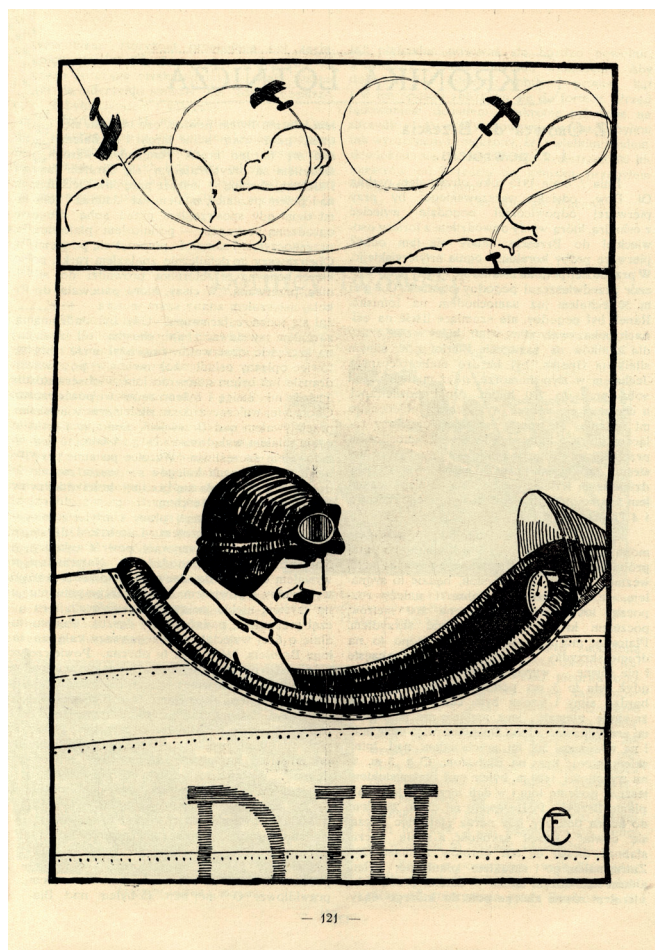
¹⁵³ *Ibidem*, s. 129.

¹⁵⁴ Por. *ibidem*, s. 131.

23 razy, co pokazuje, że – w odniesieniu do niektórych bardziej teoretycznych tematów – były elementem niezbędnym, wizualizującym złożone treści tekstów.

Wspominane wcześniej rysunki satyryczne to w większości proste, czarno-białe karykatury, operujące prostą kreską, schematycznie przedstawiające osobistości wielkopolskiego lotnictwa (il. 7). Spośród dwóch pozostałych ilustracji jedna również była czarno-biała, natomiast druga, być może w oryginale kolorowa, w druku została oddana przez odcienie szarości, przez co stała się nieczytelna.

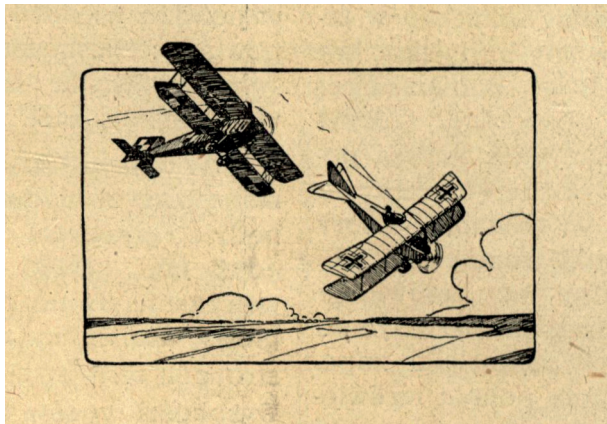
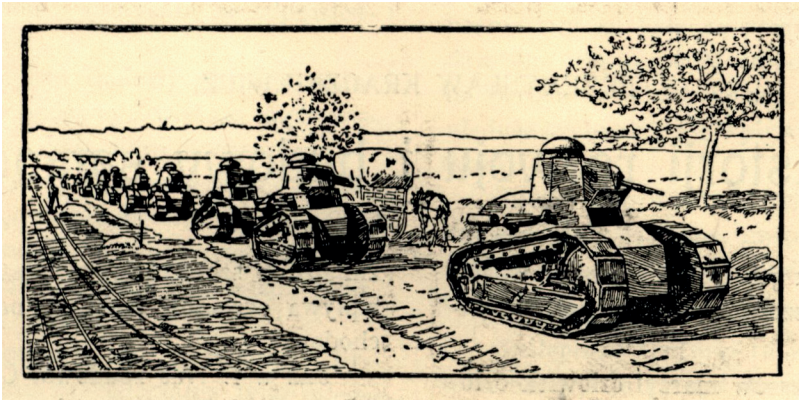
Zdjęcia i ilustracje najczęściej były włamywane w tekst. Niekiedy były umieszczane pod tekstem lub też rozdzielały go na dwie części.



Il. 7. Karykatura przedstawiająca Adama Haber-Włyńskiego.
„Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 4, s. 121

Zazwyczaj miały niewielki format, choć zdarzały się obrazy zajmujące pół strony i większe.

Ostatnim elementem wizualnym wartym odnotowania są wszelkiego rodzaju ozdobniki. Ich liczba, jakość wykonania i częstotliwość pojawiania się (165 wystąpień) powodowały, że mimo niewielkiej formy szybko stały się jednym z najistotniejszych detali decydujących o odbiorze czasopisma. Znajdujemy tu zarówno formy bardzo proste, klasyczne i geometryczne, jak i bardziej rozbudowane kształty. Te ostatnie nawiązywały przede wszystkim do motywów samolotowych, ale także balonowych, automobilowych, a nawet związanych z wojskami pancernymi. Niektóre ozdobniki przedstawiały części samolotu, inne fantastyczne wizje, luźno nawiązujące do lotnictwa. Oczywiście ich użycie było powiązane z treścią artykułu, stanowiło najprostsze – również pod względem kompozycyjnym – zilustrowanie tematu (il. 8). Niektóre obramowania mają nawet



Il. 8. Przykładowe ozdobniki. „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 1, s. 17; 1920, nr 3, s. 82

wyraźnie artystyczny charakter. Ponadto pojawiały się ornamenty zawierające motywy zaczerpnięte ze świata natury.

W 1928 roku Jan Tschichold, niemiecki typograf i projektant książek, wydał *Nową typografię. Podręcznik dla twórczych w duchu współczesności*. Opierając się na doświadczeniach edytorów twórczych w pierwszych dziesięcioleciach XX wieku oraz analizując ich prace, przedstawił zasady współczesnego projektowania różnych typów druków. Porównanie szaty graficznej „Polskiej Floty Napowietrznej” z zaleceniami Jana Tschicholda odnoszącymi się do czasopism wskazuje, że wielkopolskie pismo pod względem edytorskim było klasyczne. Przede wszystkim redakcja periodyku stosowała konsekwentnie układ osiowy tytułów, śródtytułów, żywej paginy oraz ilustracji i podpisów pod nimi, co jest sprzeczne z zasadą asymetrii, zalecaną przez Tschicholda¹⁵⁵. Wprawdzie numer strony od zeszytu 5 z 1919 roku był umieszczany przy zewnętrznej krawędzi, ale na górze, a nie u dołu stronicy¹⁵⁶. Także małe ilustracje, rozdzielające poszczególne teksty, były zamieszczane w sposób niezgodny z zasadami „nowej typografii”¹⁵⁷. W omawianym piśmie nie stosowano już linii działowych rozdzielających szpalty, jednak pozostawiono podwójne, grubo-cienkie linie oddzielające winiętę oraz żywą paginę od reszty tekstu, stanowczo odrzucając przez Tschicholda¹⁵⁸. Podobnie ramki pojawiające się niekiedy wokół tekstów i rysowane okładki są charakterystyczne dla klasycznych form czasopism¹⁵⁹. W zasadzie tylko sporadyczne użycie czcionek bezszeryfowych w tytułach¹⁶⁰ oraz regularny układ stron reklamowych¹⁶¹ są wyrazem zmian zachodzących w projektowaniu.

Zakończenie

W opracowaniach dotyczących polskiej prasy wojskowej lub lotniczej „Polską Flotę Napowietrzna” określano często jako pismo fachowe¹⁶². Analiza celów i planowanych odbiorców pisma oraz treści w nim

¹⁵⁵ J. Tschichold, *Nowa typografia. Podręcznik dla twórczych w duchu współczesności*, przeł. E. Borg, Łódź 2011, s. 210–213.

¹⁵⁶ Ibidem, s. 210.

¹⁵⁷ Ibidem, s. 210–211.

¹⁵⁸ Ibidem, s. 210 i 212.

¹⁵⁹ Ibidem, s. 213–214.

¹⁶⁰ Ibidem, s. 210.

¹⁶¹ Ibidem, s. 201–202 i 204–209.

¹⁶² Por. J. Pytel, *Polska prasa wojskowa 1914–1921...*, s. 135–137, 167, 211.

zamieszczanych każe zweryfikować tę opinię. Periodyk był wprawdzie wydawany przez wojskową strukturę i redagowany w dużej części przez czynnych wojskowych, miał jednak charakter popularnonaukowy. Niewątpliwie redaktorzy „Polskiej Floty Napowietrznej” stawiali sobie ambitne cele, pragnęli stworzyć czasopismo lotnicze odznaczające się wysokim poziomem merytorycznym i edytorskim, skierowane do szerokiego kręgu odbiorców, mogące pełnić funkcję popularyzatorską.

Realizację zamierzeń miało zagwarantować grono redaktorów, członków komisji redakcyjnej oraz współpracowników pisma. Znaleźli się wśród nich zarówno teoretycy, tacy jak Maksymilian Kahan, kandydat nauk Politechniki Warszawskiej; prof. dr Władysław Gorczyński, dyrektor Państwowego Instytutu Meteorologicznego; Edward Mazgajski, technik-konstruktor; jak i praktycy lotnictwa: ppłk Feliks Bołsunowski, naczelnik Szkoły Aeronautycznej; gen. Gustaw Macewicz, Inspektor Wojsk Lotniczych; ppłk Tadeusz Grochowalski, komendant stacji lotniczej w Ławicy; Adam Haber-Włyński i por. Wiktor Lang, lotnicy i instruktorzy lotnictwa, oraz ppłk Jerzy Syrokomla-Syrokowski, lotnik i popularyzator lotnictwa.

Tematyka poruszana w czasopiśmie była bardzo szeroka, co miało zachęcić do lektury różne grupy czytelników. Można było tu znaleźć m.in. popularnonaukowe teksty poświęcone różnorodnym zagadnieniom lotniczym, wojskowym i cywilnym; artykuły na temat użycia lotnictwa w walce i organizacji lotnictwa wojskowego oraz cywilnego; materiały o fotografii lotniczej i modelarstwie lotniczym. Redakcja informowała także o wydawnictwach poświęconych lotnictwu; prowadziła „Kronikę lotniczą” i podawała drobne informacje lotnicze. Na łamach czasopisma ukazywały się też rysunki satyryczne i fotografie lotnicze Wielkopolski. Stosunkowo niewiele tekstów miało nieco swobodniejszy charakter. Były to głównie: relacje, reportaże, próby literackie – pojedyncze przykłady odnajdziemy w każdym prawie numerze czasopisma. Ważną rolę odgrywały ukazujące się w periodyku nekrologi lotników polskich.

Spośród innych tytułów poznańskie pismo wyróżniało się również szatą graficzną. Jakość użytego papieru, kolorowa okładka, liczba zdjęć, ilustracji, wykresów i ozdobników zbliżały niektóre numery „Polskiej Floty Napowietrznej” do pism ilustrowanych.

Dlaczego więc wielkopolskie czasopismo lotnicze nie przetrwało próby czasu? Na pewno wpłynęła na to likwidacja odrębności Wojsk Wielkopolskich, a co za tym idzie, osłabienie instytucjonalnego wsparcia redakcji. Niemalże znaczenie miało też dążenie do centralizacji prasy wojskowej ze względu na zakończenie działań wojennych¹⁶³. Wydaje się jednak, że

¹⁶³ Ibidem, s. 205–211.

dużą rolę odegrała przedłużająca się wojna polsko-bolszewicka. Współpracownicy pisma wyjeżdżali na front, co pociągnęło za sobą zmniejszenie różnorodności tematycznej pisma. Łatwo można zauważyć, że w 1920 roku artykuły merytoryczne ustępowały miejsca rozrastającemu się działowi reklamowemu. Ubożenie społeczeństwa nie sprzyjało pozyskiwaniu odbiorców, a względy oszczędnościowe powodowały obniżanie jakości estetycznej. Wreszcie próba odnalezienia się w rzeczywistości powojennej – w tym, jak się wydaje, próba samofinansowania się pisma – zakończyła się fiaskiem. Dopiero powstanie Ligi Obrony Powietrznej Państwa w 1923 roku pozwoliło na stworzenie trwałych podstaw prasy lotniczej. Twórcą powstałego w tym samym roku „Lotu Polskiego”, oficjalnego periodyku organizacji, był January Grzędziński, który trzy lata wcześniej publikował na łamach wielkopolskiego czasopisma¹⁶⁴.

Nie ulega wątpliwości, że mimo krótkiego okresu ukazywania się „Polska Flota Napowietrzna” jest periodykiem wartym odnotowania w historii polskiej prasy, nie tylko wojskowej. W trudnych pierwszych latach odradzającej się Polski była ciekawą próbą przemówienia głosem tych, którzy słowa „postęp nie noszą tylko na ustach, ale i w sercu”¹⁶⁵.

Bibliografia

Źródła drukowane

„Dziennik Urzędowy Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej” 1920, nr 76, <https://tinyurl.com/5rxbt59z> [dostęp: 11.05.2022].

„Dziennik Urzędowy Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej” 1920, nr 78, <https://tinyurl.com/2d295vn5> [dostęp: 11.05.2022].

Monitor Polski 1931, nr 97, <https://tinyurl.com/35xks28p> [dostęp: 11.05.2022].

„Polska Flota Napowietrzna. Dwutygodnik ilustrowany poświęcony sprawom lotnictwa, aeronautyki i automobilizmu. Organ Inspektoratu Wojsk Lotniczych” 1919–1920.

Rozkazy dzienne Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w byłym zaborze pruskim, Poznań 1919.

Rozkazy Dowództwa Okręgu Generalnego Poznań, Poznań 1919–1920.

„Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 29, <https://tinyurl.com/4zunzfaz> [dostęp: 11.05.2022].

„Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 34, <https://tinyurl.com/2ypt3wyj> [dostęp: 11.05.2022].

¹⁶⁴ J. Grzędziński, *Pilna sprawa*, PFN 1920, nr 8, s. 196–197; idem, *Najpilniejsza sprawa*, PFN 1920, nr 9, 10, 11 i 12, s. 220. W tym czasie stworzył też efemeryczne pismo „Lot”. A.J. Cieślakowa, op. cit., s. 66–68.

¹⁶⁵ *Od Redakcji*, PFN 1919, nr 1, s. 1.

- „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 37, <https://tinyurl.com/mzjvujsk> [dostęp: 11.05.2022].
- „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 69, <https://tinyurl.com/yaehyn52> [dostęp: 11.05.2022].
- „Tygodnik Urzędowy” 1919, nr 71, <https://tinyurl.com/mtz69er5> [dostęp: 11.05.2022].
- Vorbrodt W., *Strzelanie ćwiczebne artylerji przeciwlotniczej*, <https://tinyurl.com/djfazz7a> [dostęp: 11.05.2022].
- Zbiory NAC, <https://audiovis.nac.gov.pl> [dostęp: 11.05.2022].

Opracowania

- Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań: Wydawnictwo „Lotnik” 1930.
- Cieślikowa A.J., *Polska prasa lotnicza do 1939 r.*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2000, t. 3, z. 1, s. 61–85.
- Dembski K., *Wielkopolska w początkach II Rzeczypospolitej. Zagadnienia prawnoustrojowe*, Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM 1972.
- Historia Zakładu Mechaniki i Techniki Uzbrojenia*, <https://tinyurl.com/2k6xbwkr> [dostęp: 11.05.2022].
- Kamisińska D., *Polskie czasopisma popularnonaukowe do 1939 roku*, t. 2: *Związki nauki ze sztuką*, Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego 2018.
- Karolczak W., *Specjalny skład fotograficzny Bronisława i Zygmunta Śniegockich*, „Kronika Miasta Poznania” 2011, nr 3, s. 83–92.
- Konieczny J.R., *Lotnik i Automobilista*, „Skrzydłata Polska” 1981, nr 27, strony nienumerowane.
- Kozak Z., *Jan Jerzy Syrokomla-Syrokomski*, Internetowy Polski Słownik Biograficzny, <https://tinyurl.com/2fyyp95v> [dostęp: 11.05.2022].
- Pytel J., *Polska prasa wojskowa 1914–1921. Powstanie, rozwój i jej miejsce w życiu politycznym*, Toruń: Adam Marszałek 2002.
- Pytel J., *Polska prasa wojskowa w latach 1918–1921. Stan, kierunek rozwoju i charakterystyczne cechy*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej” 1977, t. 16, nr 1, s. 65–78.
- Pytel J., „Wiarus” jako organ Komisji Wojskowej Tymczasowej Rady Stanu (1 I – 11 XI 1918), „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1965, t. 4, z. 1, s. 134–140.
- Tschichold J., *Nowa typografia. Podręcznik dla twórców w duchu współczesności*, przeł. E. Borg, Łódź: Wydawnictwo Recto Verso 2011.
- Zdzisław, Marjan, Franciszek Chełmicki*, <http://uminski.name/osoby/os10679.html> [dostęp: 11.05.2022].
- Zdzisław Marian Franciszek Chełmicki z Chełmicy h. Nałęcz*, <http://www.sejm-wielki.pl/b/sw.93400> [dostęp: 11.05.2022].

GRZEGORZ JAZDON

“Polska Flota Napowietrzna” [Polish Aerial Fleet] (1919–1921) – the characteristics of the content and editorial form of the journal

Abstract. It is a lesser known fact that during the Greater Poland Uprising there were three journals published by different agencies of the Greater Poland Army. This article presents an analysis of the aviation journal “Polska Flota Napowietrzna” [*Polish Aerial Fleet*], focusing in particular on its illustrative artwork and graphical solutions.

Prior to 1919, the whole history of Polish periodicals on aeronautics included only one title of the Warsaw-published “Lotnik i Automobilista” (1911–1914). Likewise, the list of military periodicals published in the Wielkopolska region during the fights for independence is rather short and includes, beside the mentioned periodical, the following journals: “Druh” (1918–1919), “Ku Chwale Ojczyzny” (1919–1920) and “Wiedza Techniczna” (1919–1920) only.

“Polska Flota Napowietrzna” was published from July 1919 to June 1921. This article discusses the following issues: frequency of the publication, changes in the title and sub-title of the journal, its price, volume, location of the editor’s office, printing offices, and places of distribution. The periodical was aimed not only at members of the military, but also all interested in modern technology and inventiveness. The most important authors writing for the title are presented as well as the structure and subject area of the periodical. The analysis of the graphic aspects: paper, basic layout, fonts used, journal’s covers, photos and illustrations, as well as typographic ornaments and elements, complements the article.

Keywords: “Polska Flota Napowietrzna”, Wielkopolska-based aeronautical periodicals, military press, Wojska Wielkopolskie, inter-war period, II Polish Republic, history of the press, 1918–1939.

Tekst wpłynął do Redakcji 27 maja 2022 roku.

