

PRZEDWOJENNY JAMES BOND Z PILICĄ W TLE

W 1919 r. w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie ruszyła produkcja pierwszego polskiego samolotu wojkowego. Inż. K. Słowik zbudował samolot CWL "Słowik", będący kopią niemieckiego samolotu Hannover-Roland CL-II. Zbudowano go według odręcznych rysunków, wykonanych z natury z samolotów pozostawionych przez Niemców na lotnisku mokotowskim. Oryginalne samoloty niemieckie tego typu posiadały silnik Argus o mocy 118 kW. Centralne Warsztaty Lotnicze, chcąc zwiększyć osiągi, wyposażyły samolot w silnik Austro- Daimler o mocy 162 kW pozostawiając niewzmocnioną konstrukcję płatowca. Samolot wykonał pierwszy lot 9.08.1919 r. Niestety 23 sierpnia 1919 r. podczas pokazu lotniczego na Polu Mokotowskim w Warszawie, w trakcie przysięgi elewów szkoły lotniczej, samolot *CWL SK-1 Słowik* prezentowany Naczelnikowi Państwa Józefowi Piłsudskiemu uległ katastrofie. Pilotował go ppor. pilotem Kazimierzem Jesionowskim a pasażerem był dyrektor CWL a zarazem konstruktor maszyny Karol Słowik. Podczas lotu od samolotu oderwały się skrzydła. Obaj lotnicy zginęli w szczątkach maszyny. Od tego wydarzenia datuje się niechęć Piłsudskiego do lotnictwa. Po wojnie polsko-rosyjskiej lotnictwo było dziedziną bardzo popularną w społeczeństwie do czego przyczyniły się m.in. opisy brawurowych ataków pojedynczych samolotów na przeważające siły bolszewickiej kawalerii. Na początku lat dwudziestych kolejna fabryka produkująca samoloty, Zakłady Mechaniczne Plage&Laśkiewicz w Lublinie, przeżywała trudne dni po serii katastrof produkowanych w niej samolotów Ansaldo. Spośród wyprodukowanych w Lublinie samolotów A-300 około 20 samolotów uległo poważnym awariom przy czym w ośmiu przypadkach doszło do katastrof, w których zginęło 13 osób. Większość z wypadków spowodowana była błędami pilotażu jednak ówczesna prasa przypisywała winę głównie wadom produkcyjnym. Pod koniec 1923 roku, po zbudowaniu 50 samolotów Ansaldo A.300, wstrzymano ich produkcję. Władze wojskowe zdawały sobie sprawę z tego, że lotnictwo to broń przyszłości i trzeba podjąć działania na rzecz jego rozwoju jako równowagę dla niechęci Naczelnika wykorzystując entuzjazm społeczeństwa. W 1921 r. odbył się pierwszy sportowy konkurs lotniczy- lot okrężny po Polsce. W 1922 r., eskadra sześciu samolotów pod dowództwem płk. Aleksandra Serednickiego przeleciała nad Alpami. W 1923 r., powstała Liga Obrony Powietrznej Państwa, która w 1928 r. przekształciła się w Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Była to masowa organizacja, propagująca lotnictwo sportowe, komunikacyjne i wojskowe oraz baloniarstwo. Ministerstwo Spraw Wojskowych uznało, że do szerzenia propagandy nadają się odwiedzane tłumnie kinematografy. Należało więc produkować emocjonujące filmy wpajające widzom przekonanie o pięknie i sile samolotów strzegących polskiego nieba. Do realizacji pomysłu wydelegowano kapitana pilota Stanisława Karpińskiego. Wszystko wskazywało, że taki wybór jest ze wszech miar słuszny.



Stanisław Karpiński

Stanisław Karpiński urodził się 17 grudnia 1891 w Piotrkowie Trybunalskim. Od wczesnych lat szkolnych brał udział w akcjach patriotycznych, mających na celu wprowadzenie do szkół jęz. polskiego. Represjonowany, z tzw. wilczym biletem zmuszony był do kontynuowania nauki w polskich ogniskach na tajnych kompletach. W roku 1910 zdał egzamin z zakresu szkoły średniej w Miejskim Gimnazjum w Piotrkowie. W tym okresie zaczął budować modele samolotów a także szybowców. W roku 1912 ukończył kurs elektrotechniki na Politechnice Łódzkiej. W roku 1913 został powołany do służby wojskowej w 15 Brygadzie Artylerii, w szeregach której walczył na froncie rosyjsko-austriackim. Po ponad rocznych walkach frontowych został skierowany do lotnictwa. W 1915 roku został przydzielony do 8 Dywizjonu Lotniczego, a stamtąd do Wojskowej Szkoły Lotniczej w Odessie gdzie uzyskał dyplom

pilota. Po ukończeniu szkoły otrzymał przydział jako aspirant oficerski do 36 Dywizjonu Lotniczego stacjonującego w Rumuni na froncie rosyjsko-bułgarskim. 26 lutego 1917 roku został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Na szczęście spadł po stronie rosyjskiej. Po leczeniu został skierowany jako instruktor do szkoły lotniczej w Odessie, którą rok wcześniej sam ukończył. Na froncie zaliczył 51 godzin w powietrzu na samolotach typu Farman, Voisin, Branderburg Albatros i Avandra D. Został odznaczony Krzyżem św. Jerzego IV stopnia i medalami św. Jerzego III i IV stopnia. 15 listopada 1917 roku wstąpił do tajnego Związku Wojskowego Polaków w Odessie i uczestniczył w organizowaniu Wojska Polskiego na terenach południowej Rosji. 22 lutego 1918 roku uprowadził samolot i zgłosił się do Wojska Polskiego Okręgu Odeskiego, do dyspozycji dowódcy formacji, która wkrótce przekształciła się w IV Korpus Wojska Polskiego w Rosji. W Centralnym Archiwum Wojskowym zachował się dokument świadczący o tym, że ppor. St. Karpiński wraz z ppor. St. Skarżyńskim, z narażeniem życia zdobyli 6 samolotów bolszewickich tworząc Bojowy Oddział Lotniczy Wojska Polskiego. 22 kwietnia 1918 roku, ze względu na brak możliwości przedarcia się przez Ukrainę do Polski z bronią w ręku, na rozkaz ówczesnego Dowódcy Wojska Polskiego w Odessie płk Skrzyńskiego, nastąpiła demobilizacja z zaleceniem przedostawania się żołnierzy małymi grupami bądź indywidualnie do kraju. 28 lipca Karpiński był już w Warszawie gdzie wstąpił do tajnego Związku Lotników. 9 listopada uczestniczył w przejmowaniu z rąk Niemców lotniska mokotowskiego wraz ze sprzętem lotniczym. Od stycznia 1919 roku kształcił się w Szkole Lotniczej w Warszawie a później w Wyższej Szkole Pilotów w Krakowie. Za udział w wojnie polsko-rosyjskiej otrzymał Krzyż Walecznych i Order Wojennym Virtuti Militari. 1 kwietnia 1920 roku otrzymał awansował do stopnia porucznika a 3 maja 1922 r. został kapitanem. W 1923r., Karpiński będąc członkiem Wojskowego Komisariatu Lotnictwa przy Oddziale IV Sztabu Generalnego, na polecenie Sztabu Generalnego, za zezwoleniem Ministra Spraw Wojskowych, stworzył Towarzystwo „Aerofilm”, w którym znaleźli się: Adam Augustynowicz-reżyser i scenarzysta, Włodzimierz Kirchner-właściciel atelier kinematograficznego, wślawiony w wojnie polsko-ukraińskiej gen Franciszek Krajowski, Ryszard Biske-scenograf, Edmund John-architekt, grafik i malarz, Helena Karpińska, Zofia Rothert (Czyżby chodziło o córkę Aleksandra Rotherta o tym imieniu?). Nic dziwnego, że członkiem Towarzystwa został również Kazimierz Arkuszewski, dyrektor Zakładów Mechanicznych Plage&Laśkiewicz w Lublinie angażując się w przedsięwzięcie, o którym Karpiński powiedział:

Specjalnym celem „Aerofilmu” to propaganda lotnictwa jako obrony państwa. Propaganda konieczna z tego względu, że lotnictwo w Polsce stoi na b. niskim poziomie, a nawet z każdym dniem cofamy się wstecz, a jeżeli się zważy że państwo polskie jest krajem par excellence kontynentalnym, to stan niski lotnictwa przedstawia ogromne niebezpieczeństwo dla przyszłości Polski[...] Towarzystwo będzie wytwarzać i eksploatować obrazy filmowe, w pierwszym rzędzie z zakresu lotnictwa i patriotyczne. Przy realizowaniu tych celów „Aero-Film” kieruje się zasadą, że wytwarzane i eksploatowane przezeń filmy winny posiadać pierwszorzędne walory artystyczne i literackie i treść, mogącą zaspokoić najwybredniejsze wymagania, a przede wszystkim zainteresować wszystkie warstwy społeczeństwa i jednocześnie obudzić społeczeństwo polskie z dotychczasowej śpiączki i obojętności na sprawy narodowego lotnictwa i podnieść krzyk o niebezpieczeństwie, jakie grozi Polsce z tego powodu [...].

Niewątpliwie Kazimierz Arkuszewski widział w działalności Towarzystwa szansę na rozwój produkcji lotniczej w swojej fabryce. Pierwszym filmem realizowanym przez Aerofilm był „Skrzydlaty zwycięzca” znany również pod nazwą „Wojna gazowa”. Ryszard Cedro w „Scena i Widownia” z listopada 1923 r. napisał:

Piękny cel społeczny, powaga osób należących do konsorcjum oraz energicznie prowadzona praca rokuje jaknajlepsze nadzieje. Film lotniczy, pisany przez lotnika, pierwszorzędni artyści kinowi i zapalony do okrucieństwa reżyser sprawią, że „Skrzydlaty zwycięzca” powietrza będzie zwycięzcą publiczności.

Spodziewano się znacznego sukcesu finansowego, z góry deklarując, że znaczną część dochodu zostanie przeznaczona do dyspozycji Wojskowego Komisarza Lotnictwa przy Sztabie Generalnym, jako fundusz na cele lotnicze. Dochód ze „Skrzydlatego Zwycięzcy” miał zostać użyty

na założenie laboratorium aerodynamicznego przy Politechnice Warszawskiej. Oszczędności widać było jednak na każdym kroku. Karpiński postanowił samodzielnie napisać scenariusz a reżyserem został Zygmunt Wesolowski, który miał w dorobku dwie komedie z lat 1911/1912, które okazały się kompletnym fiaskiem i film „Karczma na rozdrożu” z 1923 roku, który też nie zyskał pozytywnych recenzji. Asystentem reżysera został Eugeniusz Nowowiejski. Lena Heczynaszwili-Karpińska, grająca rolę *księżnej Niny Abaszydze*, była jak się zdaje debutantka na planie filmowym. O jej wcześniejszej i późniejszej karierze niewiele wiadomo.



Liliana Zielińska

Więcej wiadomo o Lilianie Zielińskiej, grającej *Irenę Billewiczównę*, jedną z *głównych postaci filmu*, chociaż informacje nie zawsze bywają spójne. Właściwie nazywała się Stanisława Alicja Zielińska. Urodziła się prawdopodobnie w roku 1904. Pobierała lekcje gry scenicznej pod kierunkiem Stanisławy Wysockiej. Początkowo występowała jako Lili Lyana- tego pseudonimu używała, kiedy zachwyceni jej urodą włoscy producenci zaproponowali jej kilka ról w swoich filmach na początku lat 20- tych. Po powrocie pracowała w Teatrach Narodowym, Letnim i Polskim. Najchętniej wspominaną rolą przez aktorkę jest postać Marty w „Miodzie Kasztelańskim” Kraszewskiego. Poradzono jej, aby unikała pretensjonalnych pseudonimów, więc wróciła do nazwiska rodzowego. Została członkiem ZASP-u. Na ekranie debiutowała w 1923 r w obrazie - *Kule, które nie trafiają*. Wystąpiła w filmach - *Awantury*

miłosne panny D, *Skrzydlaty zwycięzca*, *Sztabskapitan Gubaniew*, *Golgota ziemi Chelskiej*, w reżyserii Tadeusza Chrzanowskiego, który później został jej mężem. Obawiała się ery filmu dźwiękowego. W licznych rozmowach mówiła, że tęskni za „wielką niemową”. W 1932 roku aktorka namówiona przez Mieczysława Krawicza i Janusza Warneckiego wystąpiła w głównej roli Renaty w pierwszej polskiej operetce filmowej „*Każdemu wolno kochać*”. Kolejnym filmem, w którym zagrała była „*Afera Krystyny*”, jednak w roku 1934 film wszedł na ekrany pod zmienionym tytułem „*Awanturki jego córki*”. Recenzje okazały się chłodne i bardzo krytyczne. Po tym filmie zagrała w kostiumowy melodramat historyczny „*Przeorze Kordeckim*” jako Hanna. Lata 1935-1936 Zielińska poświęciła na pracę w teatrach (Bydgoszcz, Poznań, Lwów). Była Anielą w „*Ślubach panińskich*”, Helenką w „*Panu Jowialskim*” i Florą w „*Panu Glendnaba*”. Na scenach stołecznych zagrała w sztuce Chrzanowskiego „*Japoński rower*”, w komedio-operetce „*Dziewczyna i hipopotam*”. Zagrała, również rolę Haliny w „*Halce*” z 1938r., która cieszyła się uznaniem i długo utrzymywała się na ekranach kin. Występowała również w Teatrze Malickiej, na scenach Torunia i Wilna oraz w warszawskich teatrach rewiowych - Sfinks, Perskie Oko, Hollywood i Wielka Rewia. Ocalały tylko 3 filmy z jej udziałem. Należała do grona najpiękniejszych i najzgrabniejszych aktorek dwudziestolecia międzywojennego. Posiadała zgrabną, elegancką sylwetkę, urok twarzy o regularnych rysach, puszyste popielato-blond włosy. Była przy tym osobą o wielkiej pracowitości, ustawicznie szlifującą i rozwijającą swe zawodowe umiejętności. W 1939 r. wyruszyła w objazd po Polsce z przedstawieniem sztuki męża Tadeusza Chrzanowskiego „*Burza nad Szanghajem*”. Ostatni raz widziano ją w teatrze „*Miraz*” podczas wygłaszanego monologu. Później Lili Zielińska zaginęła. W „*Słowniku biograficznym teatru polskiego*” napisano, że –

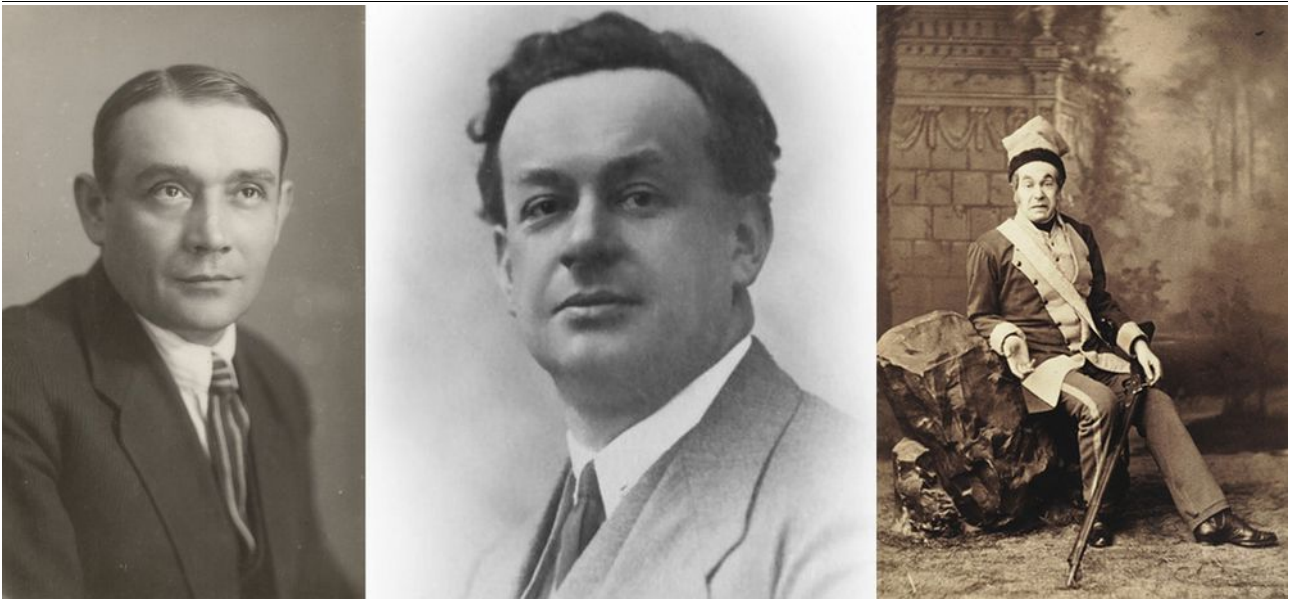
zginęła w czasie Powstania Warszawskiego. Po kilku latach w wyzwolonej już Warszawie w roku 1946 na łamach „Expressu Wieczornego” został zamieszczony tekst: *Ktokolwiek wie o losach zaginionej w czasie Powstania Warszawskiego – znanej aktorki Lili Zielińskiej proszony jest o skontaktowanie się z jej mężem Tadeuszem Chrzanowskim....*



Józef Węgrzyn

W głównej roli *Zdzisława Orskiego* wystąpił Józef Węgrzyn (ur. 13 marca 1884 w Warszawie, zm. 4 września 1952 w Kościanie). Uznawany jest za jedną z ważniejszych postaci przedwojennego polskiego teatru i kina. Ukończył szkołę realną w Krakowie i szkołę dramatyczną Gabrieli Zapolskiej. Debiutował w 1904 na deskach Teatru Miejskiego we Lwowie jako Eros w sztuce J. Żuławskiego *Eros i Psyche*. W latach 1905–1912 był aktorem Teatru Miejskiego w Krakowie. W 1912 występował w Rosji z zespołem teatru A. Szyfmana, a po powrocie do Polski zamieszkał w Warszawie, gdzie został aktorem Teatru Polskiego w Warszawie. W latach 1916–1924 występował w Teatrze Rozmaitości, a w latach 1924–1938 w Teatrze Narodowym. Z Warszawy często wyjeżdżał na występy gościnne, brał też udział w objazdowych spektaklach Reduty. W latach 1914–1939 grał w wielu polskich filmach, m.in.: „Słodczy grzechu” (1914), „Urodzie życia” (1921), „Strzale” (1922), „Tajemnicy przystanku tramwajowego” (1922), „Trędowatej” (1926), „Dziejach grzechu” (1933). Przed wojną wystąpił w 45 filmach. W 1937 został odznaczony Złotym Wawrzynem Akademickim Polskiej Akademii Literatury za szerzenie zamiłowania do polskiej literatury

dramatycznej. Po wybuchu II wojny światowej został aresztowany przez Gestapo i osadzony na Pawiaku. W 1940 został zwolniony. Grał w teatrach "Złoty Ul", "Komedia" i "Miniatury". W 1942 roku syn Węgrzyna - Mieczysław – został zamordowany w Auschwitz. Aktor popadł wówczas w depresję. W 1946 roku zagrał w swoim ostatnim filmie „Dwie godziny”. Po wojnie przeniósł się do Łodzi, gdzie powrócił na scenę. W latach 1946–1948 był aktorem Teatru Wojska Polskiego w Łodzi. Występował również gościnnie w Warszawie i Bydgoszczy. W 1950 roku zagrał w łódzkim "Teatrze Osa" swą ostatnią rolę Strzechy w „Złoty niedolach”. Krzemińskiego. Popadł w alkoholizm i stwierdzono u niego schizofrenię. Kilka ostatnich lat życia spędził w szpitalu psychiatrycznym w Kościanie, gdzie zmarł w zapomnieniu w 1952 roku. Spoczywa na Cmentarzu Powązkowskim. Węgrzyn był jednak bardziej stworzony do roli amanta niż inżyniera-wynalazcy i pilota. W filmie pojawiły się głośne nazwiska aktorskie: Aleksander Zelwerowicz, Stefan Jaracz, Henryk Małkowski i Mieczysław Frenkiel. Aktorzy ci wystąpili jednak jedynie w epizodach po to aby ich nazwiska na plakacie przyciągnęły publiczność. W filmie wystąpili również mniej znani aktorzy Jan Szymański, Teodor Roland, Nieźwiecki, Szarski, Nawrocki, Oranowski, Fiałkowski, Goter. W kobiecych rolach drugoplanowych również pojawiły się gwiazdy pierwszej wielkości. Lucyna Messal była legendą polskiej operetki, uwielbianą przez publiczność. Miała wspaniałe warunki sceniczne: urodę, figurę talent i głos. W swoim repertuarze miała ponad 50 ról. W 1913 r. Lucyna Messal i Józef Redo w Teatrze Nowości w operetce „Targ na dziewczęta” jako pierwsi w Polsce zatańczyli tango. Na ekranie pojawiły się Aniela Bogusławska, prawnuczka Wojciecha Bogusławskiego, dyrektora Teatru Narodowego w Warszawie i Halina Szmolcówna (25 XII 1892 - 28 IX 1939), tancerka i pedagog, primabalerina baletu Teatru Wielkiego w Warszawie. Wystąpiła również słynna para tancerzy Feliks Parnell i Nina Pawliszczewa. Feliks Parnell, wysoki, świetnie zbudowany, o wyrazistej, przystojnej twarzy, był jedną z największych indywidualności polskiego



Od lewej: Stefan Jaracz, Aleksander Zelwerowicz, Mieczysław Frenkiel

baletu. Miał też duże zdolności aktorskie. Od 1910 uczęszczał do szkoły baletowej w Warszawie. W 1915 wyjechał do Odessy, gdzie dwa lata później był już samodzielnym choreografem. W 1921 powrócił do Warszawy. Do 1939 występował w większości warszawskich teatrów, scen baletowych i kabaretowych. W latach 1927–1930 był choreografem i solistą Teatru Wielkiego. W 1934 zorganizował własny zespół taneczny znany jako *Balet Parnella*. Trasy tournée zespołu obejmowały wszystkie kraje w Europie. W 1936 r. podczas olimpiady tanecznej w Niemczech balet Panella zdobył złoty medal. Podczas wojny Parnell działał w teatrach „Nowości” i „Miniatury”. Od 1945 do 1947 razem z odtworzonym zespołem baletowym występował na wielu scenach w kraju. Od 1947 był choreografem w Ludowym Teatrze Muzycznym w Warszawie. Dwa lata później został kierownikiem artystycznym Opery Wrocławskiej. Później pracował w Poznaniu i Szczecinie. Osiadł w Łodzi, gdzie pracował jako choreograf w Teatrze Wielkim i w Teatrze Muzycznym. Gościnnie występował w warszawskim Teatrze Wielkim, gdzie zakończył karierę taneczną. Wystąpił w filmach *Młodość Chopina* (1951) oraz *Spotkanie na Atlantyku* (1980) – podczas realizacji tego ostatniego zmarł. Operatorem był Antoni Wawrzyniak, z którym współpracował Zygmunt Mayflauer. Był to debiut operatorski Wawrzyniaka. Scenografią zajęli się Ryszard Biske i Edmund John. W intrygę fabularną, scenarzysta wplótł to co uznał za wartościowe dla promocji lotnictwa.

Bohaterem filmu jest inżynier chemik, konstruktor broni masowej zagłady, "torpedy powietrznej" zdalnie kierowanej, wypełnionej gazem niweczącym życie na wielkich obszarach. Ze skromnych datków społeczeństwa wyrasta instytut gazowy, fabryka owych torped. Po chybionej próbie skłonienia inżyniera do zdrady, bliżej nieokreślone mocarstwo postanawia zniszczyć Polskę atakiem bombowym z zaskoczenia. Ale inżynier - mimo zamachu na jego osobę i wielu innych perypetii - odpiera atak nieprzyjaciela na czele zwycięskiej eskadry [...] Wykraść wynalazek ościenni bolszewicy próbują przez nasylenie na wynalazcę kolejnych agentek, czyli pięknych pań. Jest też dramatyczna miłość konstruktora i zagrożonej na życiu dziewczyny. Epilogiem jest bój w przestworzach dwóch skrzydlatych rycerzy.

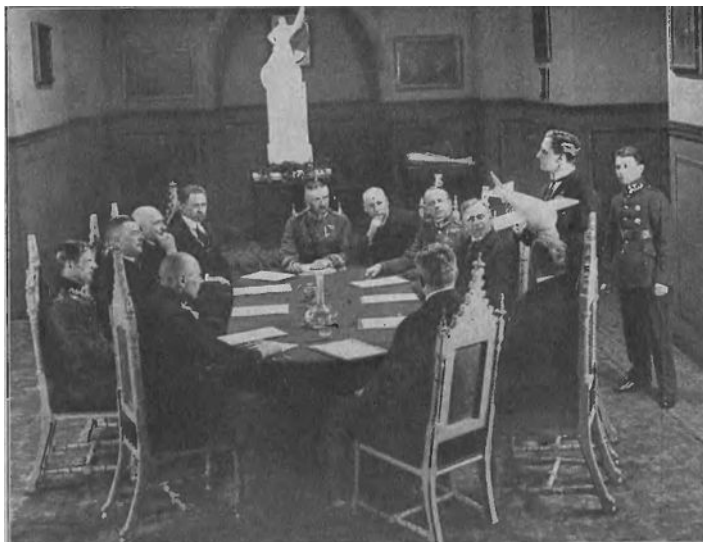
Walkę wygrywa oczywiście Orski. W listopadzie 1923r. kręcono sceny w Krakowie.

Nadmienić należy, że samo wykonanie zdjęć ulicznych obrazu było wydatną akcją propagandową na rzecz lotnictwa i Ligi Obrony Powietrznej Państwa, jak to miało miejsce w Krakowie, gdy 23 listopada u. r. na Rynku Krakowskim [...] Józef Węgrzyn, kreujący bohaterską postać lotnika Orskiego, wylądował samolotem i wobec tysięcznych tłumów, jakie zebrały się na Rynku, wygłosił płomienną mowę, propagując narodową flotę powietrzną i Ligę Obrony Powietrznej Państwa.[...] To samo odbyło się w Warszawie w dniu 22 marca b. r., gdzie ustawionym na placu Teatralnym samolotem przemówili na rzecz lotnictwa do publiczności Józef

Węgrzyn, Prezydent Miasta i Prezes Rady Miejskiej.

Krytyka nie pozostawiła na filmie suchej nitki:

"Skrzydlaty zwycięzca" jest gorszy od innych obrazów krajowych, bo jest dłuższy. Ponurą okolicznością jest fakt istnienia drugiej serji tego filmu. Sumy, które wydano na tę „propagandę” lotnictwa i puszczania pieniędzy, wystarczyłyby na wysłanie do Ameryki całego zespołu. Polska ocalałaby się w ten sposób od oglądania „Zwycięzcy”, a panowie z „Aero-filmu” możeby się czegoś nauczyli. Począwszy od prologu, w którym Ikar w kostjumie kąpielowym trzepie przyprawionem



Kadr z filmu: Orski prezentuje model torpedy gazowej

skrzydełkiem, a skończywszy na niedołącznem, "zakończeniu“ pierwszej serji, — film ten jest jedną wielką pomyłką, smutnym przykładem nieudolności i braku sumiennego stosunku do pracy [...] Triumfem naszych reżyserów filmowych jest to, iż psując taśmę, pracę malarzy i wysiłek aktorów, nie mogą jeszcze popsuć obiektywu kinematograficznego, i zdjęcia ostre i poprawne z całą ostrością ukazują nam wszelkie błędy reżyserji. Nie tylko brak umiejętności, ale i cyniczny stosunek do pracy. Ludzie, którzy wyjeżdżają z Warszawy latem, przyjeżdżają do Krakowa zimą. Jest to najwidoczniej satyra na koleje państwowe. Podobnych figielków jest w tym obrazie sporo. Kardynalnemi

błędami są: brak tempa, wydłużanie niepotrzebne nic nie mówiących momentów, nieznanostwo charakteryzacji i efektów, które daje dekoracja na filmie, niezdarność scen zbiorowych, naiwność scenarjusza i straszliwe napisy. Na dobro obrazu zapisać trzeba wysiłek malarski, większy smak w operowaniu wnętrzami, urodę, umiar i piękny talent filmowy p. Zielińskiej.[...]



Kadr z filmu: Józef Węgrzyn jako Orski

Autor i reżyser pracowali naprawdę według tej samej ideologii kinowej, jaką mają wszyscy polscy filmiarze. Dużo niepotrzebnej i natrętnej mimiki; dużo ruchliwości i ruszania się zamiast ruchu; nadmiernie dużo miejsca poświęconego formalnościom; osoby dużo ruszają ustami i co chwila coś opowiadają; za dużo retrospekcji; korzystanie z każdej sposobności, aby pokazać pseudoruch: to tańce, to pochód wojska, przejazd koni, wyścigi konne, latanie samolotów; pojmowanie kina jako kalejdoskopu życia. Więc właściwie byłoby niesprawiedliwością, gdyby specjalnie autorzy tego filmu mieli odpowiadać za winę zbiorową, winę złego pojmowania kina, i za ogólną polską skłonność do partactwa. Ale te wady ogólne w tym filmie potęgują się, wylazi tu nago cała ich antyartystyczna ohyda, — do tego dołączają się jeszcze indywidualne wady autorów. Samoloty latają tam i sam po piętnaście razy bez żadnego już uzasadnienia i potrzeby; osoby wciąż podchodzą do telefonu, wsiadają i wysiadają z

samochodów, reżyser jakby nie wiedział co z taśmą zrobić i ekspansuje ją na obojętne drobiazgi; retrospekcji jest tyle, że czasem wprost zaciera się granica między tem, co się naprawdę dzieje, a tem, co jest opowiadaniem, i rzekoma kalejdoskopiczność życia przemienia się w chaos. Gadatliwość osób tego filmu przechodzi wszelkie wyobrażenie. Wartoby wyliczyć, ile procent jego obrazów przypada na same rozmowy zwykłe i telefoniczne. Weźmy np. scenę sądu świadek jeden i drugi gada, jakby go się mogło słyszeć naprawdę; gestykują przytem bez miary. Tak samo podziemne wiece bolszewickie pełne są gestykulacji bezładnej, robiącej wrażenie, jakby ci ludzie zebrali się na szwedzką gimnastykę.



Kadr z filmu: *Jaracz i Karpińska*

Tam zaś, gdzie jest miejsce na gesty, są one szablonowe. Proszę popatrzeć, jak mdleje Irena na schodach, z jaką wymuszoną gracją. Sceny miłosne między Orskim a Ireną szablonowe: on gładzi jej ręce, „przywiera” ustami, zamyka oczy — cały ckliwy repertuar. Komiczna jest scena, gdy Orski przyciska znaną walizkę do piersi, lub gdy nie znalazłszy Ireny w więzieniu, chwytą się za serce. Tu i owdzie przypadkowo trafi się jakaś scenka prawdziwie kinowa: np. posuwanie się bolszewików po murze fortu; dalej sceny naśladowane z innych filmów (np. widzenie się kochanków poprzez kraty więzienia) — lecz to są wyjątki. Cechuje ten film właśnie brak choćby intuicyjnego wyczucia kinowej autonomii obrazów. Jest to owa protokółarnosc, którą w „Dziesiątej muzie” wytknąłem jako główną, zabójczą wadę polskiego filmu. Obrazy występują tu tylko dlatego, że potrzebne są do posunięcia naprzód pewnej treści, — nie mają zaś wartości same dla siebie. Proszę wziąć np. prolog z *Ikarem*. Ikar jest już po upadku, na ziemi, lecz zamiast pokazać, jak taki rozbitek jeszcze żyje, jak drapie piórami o ziemię, — pokazuje się tylko jego wizję przyszłości, zresztą jak na

Ikara bardzo skromną. Gdy Orski pokonywa piratów powietrznych, autor nie raczy pokazać samej walki lub spadania, choćby ostatnich chwil; widzimy już tylko samolot zgruchotany na ziemi, a pod nim trupa; jedynym czynnikiem ruchu są nadbiegający żołnierze. Właściwy dramat rozgrywa się między obrazami, w tym, co nam donoszą napisy. Wyjątkową cechą jednak nadaje temu filmowi sztubacka niezdarność scenarjusza. Trzymając się zwykłej dotychczas recepty, autor wymyślił bardzo rozgałęzioną fabułę i intrygę. Można jednak śmiało wyznaczyć nagrodę dla tego, kto po ujrzeniu tego całego filmu zdoła podać treść jego. Niechlujność tej roboty jest przerażająca. Ma się wrażenie, że autorowi coraz coś innego przychodziło na myśl i ani jednego planu do końca nie dociągnął. Bolszewicy czynią wciąż zamachy na wynalazek Orskiego, ale słabe, naiwne i niekonsekwentne. Ostatecznie wprowadzają w grę Dalilę przeciw temu Samsonowi. Ale najprzód jest tą Dalilą jakaś Ambrozowa, potem — księżna Abaszycze, w końcu jednak i sama Irena bierze mimowolny udział w wydarciu Orskiemu jego sekretu. Z tą Ireną dzieją się potem historie wprost głupie: dostaje się ona do więzienia, i sąd skazuje niewinną na rozstrzelanie. Zdawałoby się, że czy Orski, czy sąd łatwo dojdą właściwego wątku, tymczasem dzieje się ohydna pomyłka sądowa. I to



Kadr z filmu: *Lili Zielińska jako Billewiczówna*

ma być film propagandowy! Sądownictwo polskie ukazuje się w nim w najczarniejszych kolorach, - a jak jest z lotnictwem? Otóż na końcu ośmielam się powątpiewać nawet w propagandową wartość tego filmu dla lotnictwa polskiego. Jeżeli obrona powietrzna Polski ma być tak precyzyjna, jak ten film, to dziękuję. Mogą być dwa sposoby propagandy filmowej: jeden uboczny, sugestywny, nie narzucający się, z pedagogią dość ukrytą, a wynikającą organicznie ze zdarzenia. Przytem ileż czysto kinowych walorów można było wydobyć z życia lotniczego, z aeroplanów, hangarów i t. d., wprowadzić widza w ten żywioł skrzydeł, zainteresować go, rozkochać. Lecz autor, sam lotnik, jakby nie kochał swego żywiołu, jakby go nie znał. Z życia samolotów pokazuje rzeczy najbanalniejsze: wsiadanie i wysiadanie, wdziwanie kaptura, płaskorzeźby widoków zdjętych z góry. A gdzież cała gama zmiany stanowisk między niebem a ziemią, całe życie szczegółów, śmiga

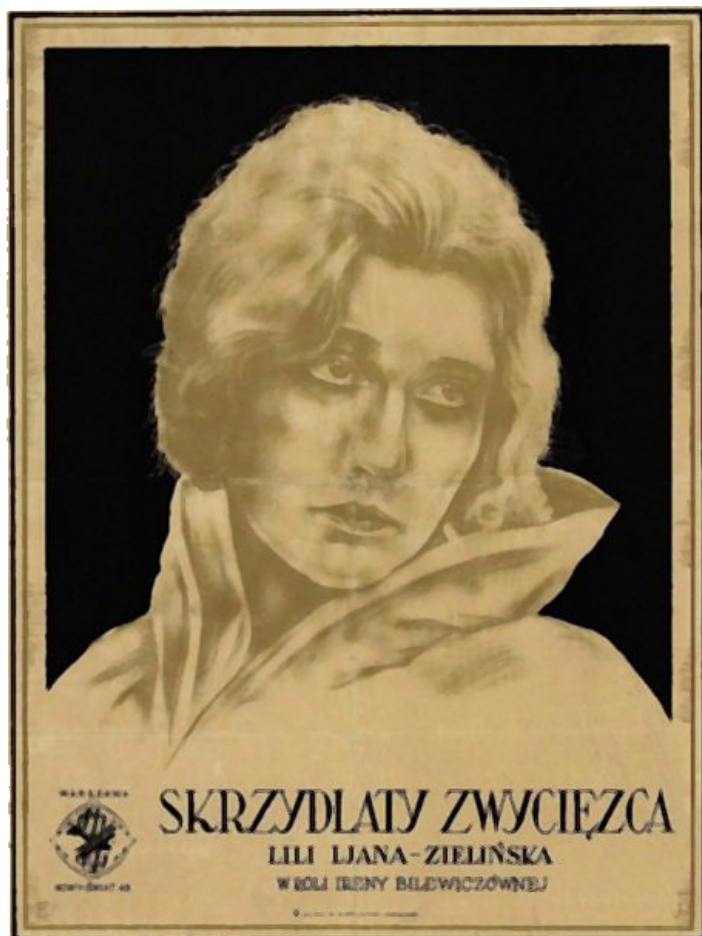
uspokajająca się, drżenie trawy pod wiatrem śmigi rozpędzającego się samolotu, przejazd jego przez chmury i t. d.? Lecz autor wolał propagandę bezpośrednią, krzykliwą. Nie umie mówić



Kadr z filmu: *Billewiczówna i księżna Abaszydze*

filmem, więc usiłuje mówić poprzez film. Dla niego film był tylko tem, czym jest miejsce na murze: jedną sposobnością więcej do zaaplikowania publiczności pewnego ogłoszenia. To ogłoszenie pojawia się nawet drukowane przed naszymi oczami. Nie dość na tem. Zjeżdża na rynek krakowski p. Węgrzyn, porusza ustami i mówi to samo, co na ogłoszeniu, rozrzuca kartki ulotne z tem ogłoszeniem. Lepiejby już było puścić w tem miejscu gramofon z głosem p. Węgrzyna. Pokazany jest prócz tego kilka razy entuzjazm publiczności dla lotników, klaskanie, machanie

kapeluszami. Czy to może działać sugestywnie? Czy działalność lotnicza ma być rodzajem widowiska teatralnego? Jakoś tak jest tu wszystko tylko na wierzchu, łatwe, buńczuczne, a nic z głębi, nic z pracy, z pracy. Film pokazuje jakieś piękne panie, kabarety, wyścigi, a widz, patrząc na te obrazy, na te typy, śledząc tę rozrosłą i żmudną intrygę, pyta wciąż: co to właściwie ma wspólnego z propagandą? I czy nie lepiej było za pieniądze, wyrzucone na sporządzenie takiego filmu, wydać jaką książkę o lotnictwie dla szerszej publiczności, albo urządzić popularne wykłady z pokazami — albo poprostu kupić jeszcze jeden porządną aeroplan?



Jedynie debiut w filmie Lili Zielińskiej został uznany bardzo udany. Aktorka występowała później w Teatrze Narodowym w Warszawie, w Teatrze Polskim, w teatrach bydgoskim i poznańskim, w warszawskim teatrze Hollywood, w Wilnie, w teatrze toruńskim, w warszawskim Teatrze Malickiej i we lwowskich Rozmaitościach. Wystąpiła również w filmach: „Awantury Miłosne Panny D. (1923), Każdemu Wolno Kochać (1933), Przeor Kordecki - Obrońca Częstochowy (1934), Awanturki Jego Córki (1934), Halka (1937). Zginęła podczas Powstania Warszawskiego. Premiera „Skrzydlatego Zwycięzcy” miała miejsce 30 kwietnia 1924r. Pomimo totalnej krytyki film przez 6 miesięcy nie schodził z ekranu kinoteatru "Colosseum" w Warszawie. Wyświetlany był również w kinie „Varsovia”. Zachowały się informacje o seansach w katowickim kinie „Apollo” (2.1.1925) oraz w kinie „Eos” w

Łowiczu (styczeń 1925). Przez wiele lat film uznawany był za zaginiony. Niedawno okazało się, że ocalał fragment filmu, do którego jednak nie udało mi się dotychczas dotrzeć aby sprawdzić czy zgodnie z ówczesną opinią *wartościowe były sceny lotnicze*. W wyniku miażdżącej krytyki plan realizacji innych filmów promujących polskie lotnictwo upadł a „Aerofilm” został rozwiązany.

Ciekawie przedstawiają się dalsze losy Stanisława Karpińskiego. W latach 1926-27 był kierownikiem Samodzielnego Referatu Lotnisk Departamentu IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. W tym czasie zajmował się budową lotniska na Okęciu i doprowadził do wydania „Albumu sieci lotnisk” a w latach 1930-31 opublikował w Przeglądzie Lotniczym 70-stronicowy artykuł „Budowa lotnisk”. Pasją Stanisława Karpińskiego stały się rajdy lotnicze. 2 lipca 1931 na rajdowej wersji samolotu łącznikowego Lublin R.Xa o numerze SP-ABW odbył lot z pasażerem (inż. J. Suchodolskim) wokół Polski bez międzylądowań, na trasie biegnącej z Warszawy przez Poznań, Kraków, Lwów, Białystok do Warszawy. liczącej dystans 1650 km pokonał w czasie 12 godzin 15 minut.



Pplk Schreider H. Karpińska i J. Węgrzyn podczas kręcenia scen w Krakowie

Na tym samym samolocie, po modyfikacji polegającej na dodaniu pierścienia Townenda, metalowego śmigła i owiewek kół, od 23 września do 7 października 1931 odbył lot dokoła Europy, na trasie Warszawa -Bukareszt -Stambuł -Rzym -Turyn -Londyn -Warszawa. Trasę o długości 6450 km przebył w 49 godzin i 5 min. Na zmodyfikowanej rajdowej wersji samolotu R.Xa bis "Srebrny Ptak" od 2 do 24 października 1932 z mechanikiem Wiktorem Rogalskim odbył rajd na trasie Warszawa -Sliwen -Stambuł -Aleppo -Bagdad -Teheran -Herat -Kabul -Teheran -Bagdad -Kair -Jerozolima -Aleppo

-Stambuł -Lublin -Warszawa, długości 14 930 km. Czas lotu wyniósł 108 godzin i 50 min. 1 stycznia 1933 otrzymał awans do stopnia majora. W latach 1933-1936 był dowódcą dywizjonu liniowego w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. Z pomocą Ligi Morskiej i Kolonialnej do planowanego przez Karpińskiego rajdu został przygotowany samolot R-XIII nr fabryczny 56-51



Na planie filmowym w Krakowie: J. Węgrzyn, H. Karpińska, Szarski i Kłofska Suarezowa. W tle samolot Ansaldo Balila z lubelskiej fabryki.

oznaczony początkowo jako Lublin R-XXIII a potem jako RXIII-Dr. Samolot otrzymał metalowe śmigło, szerszy pierścień osłony silnika, sztuczny horyzont, busolę groskopową, owiewki na koła, zaokrągloną dolną część statecznika pionowego, zmieniony obrys usterzenia, większe zbiorniki na 900 l paliwa w kadłubie, umożliwiające 20-godzinny lot i mogące służyć jako pływaki w razie wodowania. W sierpniu 1933 samolot został poważnie uszkodzony. W 1935 został ponownie przygotowany do rajdu. 21 października 1935 Karpiński z Wiktorem Rogalskim na tej maszynie o numerze rejestracyjnym SP-AJT, nazwie własnej

„Błękitny Ptak” i z napisem „Polska” na kadłubie, podjął próbę przelotu do Australii. Trasa biegła z Warszawy przez Bukareszt, Sztambuł, Adanę, Aleppo, Bagdad, Buszehr, dżahrom, Karaczi, Dziajpur, Ilahabad, Kalkutę, Akyab, Rangun, Bangkok, Preczubab (Kohiak). 10 listopada, po pokonaniu 11 153 km, samolot został uszkodzony przy starcie z grząskiego lotniska Kohlak w Syjamie co zmusiło Karpińskiego do przerwania rajdu.

Rozbity samolot wrócił do Polski statkiem. W latach 1936-1937 był słuchaczem I kursu Wyższej Szkoły Lotniczej przy Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie. Po jego ukończeniu w stopniu podpułkownika (od 19 marca 1937) został wyznaczony na stanowisko zastępcy szefa Sztabu Lotniczego w Sztapie Głównym WP. Na 1939 rok Karpiński planował ponowny rajd do Australii, Tasmanii i Nowej Zelandii, tym razem samolotem RWD-15 bis. Start planowany był na 15 marca 1939. Odłożono go z uwagi na zajęcie Czechosłowacji przez Niemcy. 22 kwietnia 1939 roku na Walnym Zgromadzeniu Aeroklubu Polskiego Rzeczypospolitej Polskiej, Stanisław Karpiński wybrany został na członka Zarządu Głównego. Adam Kurowski w „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939” napisał:

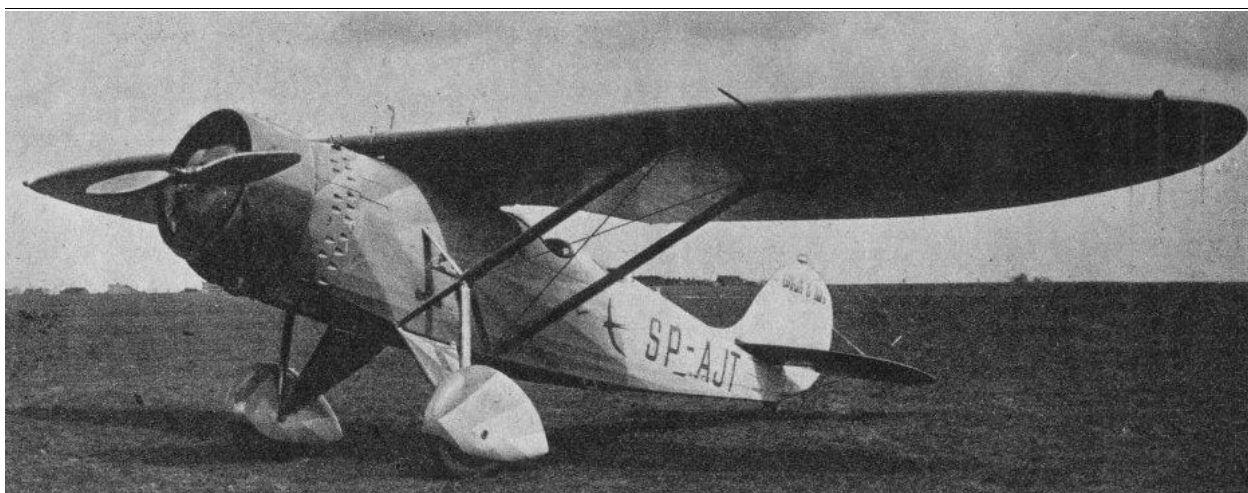
Najzdolniejszego oficera Sztabu Lotniczego, ppłk pil Stanisława Karpińskiego, praktycznie odsunięto od wpływu na operacje lotnictwa, wyznaczając na szefa wydziału współpracy z lotnictwem angielskim i francuskim, do której nie doszło.



16 maja 1939 uczestniczył w tej roli w naradach z przedstawicielami lotnictwa francuskiego. Podczas kampanii wrześniowej Karpiński pełnił funkcje w sztabie Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, gen. Józefa Zająca. Wraz ze sztabem ewakuował się do Rumunii, następnie do Francji. W lutym 1940 został tam mianowany szefem sztabu Dowództwa Polskich Sił Powietrznych i zajął się organizowaniem lotnictwa polskiego we Francji. 3 maja 1940 został awansowany do stopnia pułkownika. Po upadku Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie uczestniczył w organizowaniu lotnictwa polskiego. W sierpniu 1940 roku otrzymał przydział do lotnictwa bombowego. Nie mogąc ze względu na wiek i wysoki stopień wojskowy być zaangażowany bezpośrednio w dywizjonach, przyjął zaproponowane stanowisko komendanta Centrum Operacyjnego Wyszukowania Bombowców. Był polskim komendantem bazy RAF Benson (1940-41). Od 21 stycznia 1941 do 1 maja 1942 był pierwszym oficerem łącznikowym w sztabie lotnictwa bombowego RAF Bomber Command

czyli praktycznie dowódcą polskiego lotnictwa bombowego. W maju 1942 został mianowany zastępcą Inspektora Polskich Sił Powietrznych, w brytyjskim stopniu funkcyjnym Air Commodore, odpowiadającym generałowi brygady. W kwietniu 1944, został zastępcą Dowódcy Polskich Sił Powietrznych. 1 stycznia 1946 otrzymał awans do stopnia generał brygady. W kwietniu 1947, został dowódcą istniejących jeszcze Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. W związku z likwidacją polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii zajmował stanowisko Generalnego Inspektora Polskiego Lotniczego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia przy RAF. Stanowisko to zajmował do rozwiązania Polskich Sił Powietrznych jesienią 1949. Pozostał na emigracji w Londynie. W latach 1949-1954 był prezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii. Od 1951 był przez trzy kadencje członkiem emigracyjnej Rady Narodowej RP. W 1958 z uwagi na stan zdrowia, osiedlił się w Los Angeles w Kalifornii gdzie w wieku 68 lat rozpoczął studia uniwersyteckie na wydziale literatury. Zmarł 30 stycznia 1982 w Los Angeles.

Odznaczony był m.in.: Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari , Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski , Krzyżem Walecznych, Medalem Niepodległości i

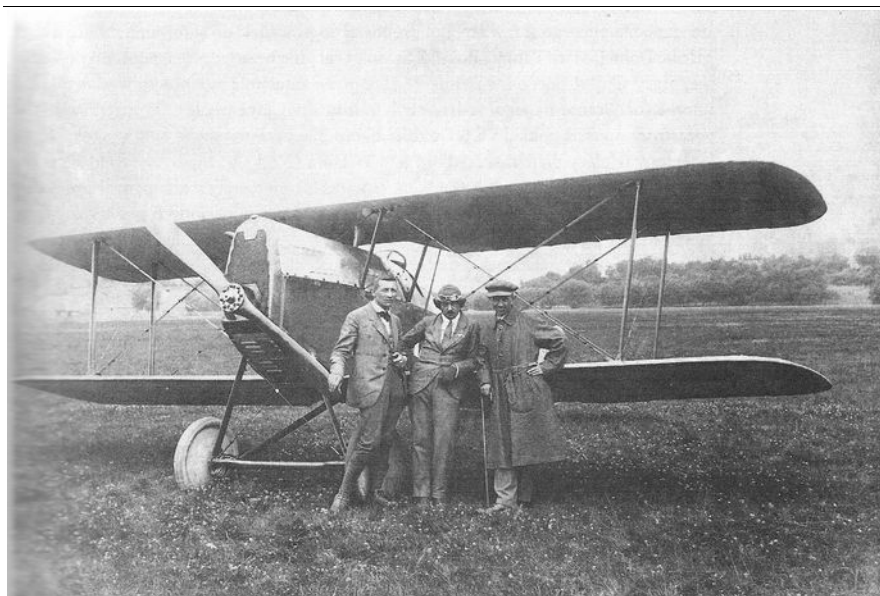


Lublin R XIII Dr "Błękitny Ptak"

Złotym Krzyżem Zasługi. Był autorem książek "Polskie skrzydła w moich lotach długodystansowych" (1935), "Lot przerwany w Syjamie" (1939). W roku 1956 rozpoczął pisanie czterotomowej powieści "Na skrzydłach huraganu", opisującą w stylu pamiętnikarskim dzieje polskiego lotnictwa II wojny światowej. Książka ukazała się w Londynie w 1976 roku oraz w Polsce w roku 2003. Był autorem wielu artykułów, wierszy i innych publikacji o tematyce lotniczej.



Od lewej: Lili Zielińska, Nina Pawliszczewa i Feliks Parnell, Zygmunt Mayflauer - pomocnik operatora, Antoni Wawrzyniak - operator, Lena Heczynaszwili-Karpińska jako księżna Abaszydze



Od lewej Kazimierz Arkuszewski, Adam Haber-Włyński (pilot-oblatywacz zakładów Plage & Laśkiewicz) i Witold Rumbowicz. W tle pierwszy zmontowany w Lublinie samolot Ansaldo Balila. Fot. wykonana 21.07.1921 przed lotem, w którym zginął Haber-Włyński