

Magdalena Rzepka
ORCID: 0000-0002-3285-1147
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Udział nauczycieli w wychowaniu lotniczym w II Rzeczypospolitej

The Role of Teachers in Aviation Education in the
Second Polish Republic

ABSTRACT

This article discusses a topic within the history of education, focusing on the role of teachers in aviation education in Poland from 1918 to 1939. Using a qualitative analysis of historical sources—such as journals, official documents, publications, and archival materials—the study characterizes teachers' involvement in aviation education during this period. Aviation was considered one of the most important areas for the development of modern states, and as such, the entire society was expected to contribute to its advancement. Aviation was also a field for pedagogical work and the achievement of educational goals. Teachers, as a distinct social group, were actively encouraged by aviation activists and members of the Airborne and Anti-Gas Defense League to participate in the objectives of aviation education. The majority of the teaching community became involved in this effort by incorporating aviation topics into their school lessons and by supporting aviation organizations. Thanks to their activities, aviation education had a chance to reach a broad youth audience and, through them, their families and local communities, thereby promoting aviation throughout society and uniting it under the slogan of a “Strong Winged Poland.”

KEYWORDS

aviation education,
Second Polish Republic,
Airborne and Anti-Gas
Defense League,
teachers, history of
education

SŁOWA KLUCZOWE

wychowanie lotnicze, II
Rzeczypospolita, Liga
Obrony Powietrznej
i Przeciwgazowej,
nauczyciele, historia
wychowania

SPI Vol. 27, 2024/2
e-ISSN 2450-5366

DOI: 10.12775/SPI.2024.3.009
Nadesłano: 27.02.2024
Zaakceptowano: 15.05.2024

ABSTRAKT

Artykuł porusza tematykę mieszczącą się w obrębie historii wychowania. Jego celem jest przedstawienie charakterystyki udziału nauczycieli w wychowaniu lotniczym w latach 1918–1939 w Polsce na podstawie jakościowej analizy źródeł historycznych: czasopism, aktów urzędowych, wydawnictw, archiwaliów. Lotnictwo było uznawane za jedną z najważniejszych dziedzin rozwoju nowoczesnych państw, dlatego całe społeczeństwo miało być zaangażowane w jego budowę. Lotnictwo było jednocześnie obszarem pracy pedagogicznej i osiągnięcia celów wychowawczych. Nauczyciele, jako szczególna grupa społeczna, byli w różnorodny sposób zachęceni przez aktywistów lotniczych, działaczy Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, do włączenia się w realizację celów wychowania lotniczego. Większość środowiska nauczycielskiego zaangażowała się w tę pracę, włączając treści lotnicze na lekcjach w szkole i podejmując opiekę nad organizacjami lotniczymi. Dzięki ich działalności treści wychowania lotniczego miały szansę dotrzeć do szerokich rzesz młodzieży, a za ich sprawą – do ich domów rodzinnych i środowisk lokalnych, propagując tym samym lotnictwo w całym społeczeństwie i integrując je wokół hasła „Silnej Polski Skrzydlatej”.

Wprowadzenie

Nie ma wątpliwości, że wiek XX można nazwać wiekiem lotnictwa – zarówno w wymiarze materialnym, jak i symbolicznym. Ten nowy wówczas wynalazek budził jednocześnie zachwyt, grozę, zaciekawienie i nadzieję. Był nowym rodzajem broni, środkiem transportu, gałęzią sportu, przemysłu i techniki – jednym z kluczowych przedmiotów zainteresowania państw wysokorozwiniętych i aspirujących do takiego miana. Społeczna moda na lotnictwo i zapotrzebowanie na nie z punktu widzenia polityki państwowej rozwijały się wówczas w Stanach Zjednoczonych i wielu krajach Europy. Dotarły także na ziemie polskie, a po 1918 roku miały szansę się rozwinąć (Zbierański 1958: 8–9; Malinowski 1987: 33–38). Władze państwowe dostrzegły w lotnictwie także wartość integracyjną dla społeczeństwa jednoczącego się wokół hasła „Silnej Polski Skrzydlatej”. Zainteresowanie czy wręcz zafascynowanie lotnictwem ogarnęło w okresie międzywojennym całe społeczeństwo polskie, piloci stali się bohaterami zbiorowej wyobraźni i wzorcami osobowymi, a samolot – symbolem

rozwoju cywilizacyjnego, nowoczesności i opanowania przez człowieka żywiołu powietrza (Le Corbusier 1935: 2–21; Łoziński 1987: 10–15; Woźniak 1987: 5; Rzepka 2023: 6–7).

W pracę na rzecz rozbudowy i wzmacniania lotnictwa miało być zaangażowane całe społeczeństwo, tj. każda osoba bez względu na wykształcenie, pochodzenie, wiek i płeć – stosownie do swoich możliwości, predyspozycji i zainteresowań (Dobrzycki 1927: 79; Kretowicz 1933: 31–32; Meliński 1933: 19–20; Latwis 1935: 31). Szczególną rolę w tym procesie mieli odegrać nauczyciele uznawani za grupę posiadającą zasoby intelektualne uzdalniające ich do zrozumienia istoty i wagi znaczenia lotnictwa dla kraju, szerokie horyzonty myślenia, umiejętność wnikliwej obserwacji, wykształcenie, wrażliwość społeczną i – co najważniejsze – dostęp do szerokich rzesz dzieci i młodzieży. Nauczyciele mieli być zatem jedną z najważniejszych grup prowadzących wychowanie lotnicze, czyli świadome i celowe oddziaływanie na sfery: intelektualną, emocjonalną i moralną najmłodszego pokolenia, aby jak najwięcej osób, pośrednio lub bezpośrednio, w przyszłości lub w danej chwili zaangażowało się w działalność na rzecz lotnictwa polskiego. Wychowanie lotnicze było zatem procesem istotnym nie tylko z punktu widzenia polityki państwa, budowania jego bezpieczeństwa i pozycji międzynarodowej, ale także życia codziennego mieszkańców przedwojennej Polski i znaczenia pedagogicznego dla poszczególnych jednostek (Rzepka 2023: 76; Magiera 2015: 161).

W literaturze przedmiotu nie istnieje żadne opracowanie poświęcone tej tematyce. Niniejszy artykuł ma na celu uzupełnić tę lukę poprzez ustalenie i wyjaśnienie nieobecnych dotąd w literaturze historyczno-pedagogicznej i pedeutologicznej faktów dotyczących zaangażowania społecznego i propaństwowego nauczycieli w proces wychowania lotniczego w II Rzeczypospolitej. Uzupełnienie wiedzy na ten temat może dać pełniejszy obraz tej grupy zawodowej. Zastosowaną metodą badawczą była jakościowa analiza źródeł, będąca najważniejszą metodą stosowaną w badaniach historycznych. Materiał badawczy był dobierany w sposób nielosowy, celowy. Składają się na niego źródła pisane, pochodzące z lat 1918–1939: czasopisma lotnicze i pedagogiczne, akty rządowe władz oświatowych, korespondencja, dokumentacja i wydawnictwa jubileuszowe organizacji lotniczych. Zgromadzone źródła zostały poddane krytyce zewnętrznej,

wewnętrznej oraz interpretacji pragmatycznej. W rozumowaniu zaś stosowane były metody logiczne: zarówno indukcja, jak i dedukcja (Rubacha 2008: 337–340; Mierzwa 2001: 301–304).

Zainteresowanie nauczycieli lotnictwem i wychowaniem lotniczym

Najważniejszą rolę w promowaniu lotnictwa w społeczeństwie i angażowaniu szerokich rzesz mieszkańców w działalność na jego rzecz odegrała założona w 1923 roku Liga Obrony Powietrznej Państwa (od roku 1928 nosząca nazwę: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w skrócie: LOPP). Była to masowa, ogólnopolska organizacja paramilitarna, której głównym celem było wszechstronne wspieranie rozwoju lotnictwa polskiego. Jednocześnie LOPP była największą organizacją społeczną II Rzeczypospolitej, liczącą w przededniu wybuchu II wojny światowej ponad 2 miliony członków (Konieczny 1987: 26). Co więcej, w 1934 roku na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów (Dz.U. RP z 1934 r., nr 11, poz. 90) została uznana za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej.

To właśnie za sprawą działaczy Ligi docierano do nauczycieli z zachętą do włączenia się w pracę na rzecz lotnictwa i realizowania celów wychowania lotniczego. Warto dodać, że swoim oddziaływaniem aktywiści LOPP chcieli objąć całość środowiska, tj. nauczycieli szkół wszystkich szczebli, w szczególności zaś kadre pedagogiczną szkół powszechnych (Osiński 1925: 3). Najważniejszymi sposobami dotarcia Zarządu Głównego LOPP i jego komitetów lokalnych do środowiska nauczycielskiego były bezpośrednie rozmowy i spotkania. Najczęściej organizowane były w latach 1926–1931 w różnych miastach (np. w Warszawie, we Lwowie i Łodzi) w formie konferencji dla kierowników, dyrektorów i nauczycieli szkół różnych szczebli. Podczas trwania tych wydarzeń omawiane były zagadnienia związane m.in. z: prezentacją celów działalności LOPP, sposobami werbowania młodzieży w jej szeregi, rozbudzaniem zainteresowania lotnictwem wśród młodzieży i nauczycieli, znaczeniem rozwoju lotnictwa dla budowy pokoju, prowadzeniem prac w zakresie szybownictwa i modelarstwa, a także potrzebą rozpowszechniania czasopism lotniczych wśród najmłodszego pokolenia (*Wiadomości bieżące: z Polski*

1926; *Co nowego w naszym świecie: w Polsce 1927*; *Zjazd Dyrektorów Szkół Średnich we Lwowie 1930*; Seweryn 1930: 232). Uczestnicy konferencji zwykle z entuzjazmem odnosili się do przekazywanych im treści. Warto dodać, że niektóre z tych przedsięwzięć były organizowane z inicjatywy samych nauczycieli. Na przykład na terenie Lwowskiego Okręgu Szkolnego w połowie lat dwudziestych konferencje organizował nauczyciel języka polskiego i niemieckiego Artur Passendorfer (*Co nowego w naszym świecie: w Polsce 1927*).

Okazją do spotkania z nauczycielami i wsparcia ich pracy w zakresie wychowania lotniczego były kursy o charakterze ogólnym, np. kursy prelegentów LOPP, organizowane przede wszystkim w Wilnie, Lublinie, Krakowie i Warszawie. Uczestniczyło w nich każdorazowo ok. 30–100 nauczycieli. Podobny charakter miały kursy instruktorów lotniczych i kursy nauki o lotnictwie, organizowane dla nauczycieli szkół powszechnych i średnich (Halewski 1928: 103; *Z działalności LOPP: Kraków 1927*; Humpola 1927: 271; *Otwarcie kursu instruktorów wydziałów lotniczych LOPP 1934*).

Drugim ważnym sposobem dotarcia do grona nauczycielskiego było pośrednie oddziaływanie przez władze oświatowe. Dużym osiągnięciem działaczy LOPP było uzyskanie przychyłnej opinii urzędników Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, m.in. Zygmunta Zagórowskiego, oraz ministrów, w szczególności: Gustawa Dobruckiego, Kazimierza Świtalskiego, Wacława Jędrzejewicza i Wojciecha Świętosławskiego (Rzepka 2023: 105–112). Skutkiem tego było z jednej strony utworzenie przy MWRiOP koła LOPP, zrzeszającego w 1938 roku 248 urzędników, a z drugiej – publikowanie przez ministrów aktów urzędowych poświęconych kwestiom lotnictwa na łamach dzienników urzędowych (*LOPP na terenie stolicy...* 1939). Najważniejszym tego rodzaju dokumentem był okólnik wydany przez Dobruckiego 3 kwietnia 1928 roku (Dz.U. MWRiOP RP 1928, nr 4, poz. 81) poświęcony sprawie popierania lotnictwa w szkołach.

Minister zwrócił się za jego pośrednictwem do nauczycieli z poleceniem prowadzenia wśród uczniów systematycznych działań wychowawczych, edukacyjnych i propagandowych związanych z lotnictwem. Swoje stanowisko uzasadniał faktem, że lotnictwo jest nie tylko obszarem ważnym dla rozbudowy siły państwa, ale jednocześnie także tematem atrakcyjnym i interesującym dla młodzieży.

Dzięki temu można z łatwością wykorzystać tę tematykę do realizacji celów wychowawczych. Z tych powodów, zdaniem Dobruckiego, kadra pedagogiczna szkół ma trzy zadania do zrealizowania: „Szkoła winna [...] zainteresować sprawą lotnictwa całą młodzież, podległą jej wpływom, winna dalej przez umysły i serca uczniów i uczennic trafić do kół rodzinnych i dokonać propagandy wśród ogółu obywateli, winna wreszcie spośród licznych rzesz młodzieży wyłonić zdolne i twórcze jednostki, nadające się w przyszłości do czynnej pracy na polu lotnictwa” (Okólnik MWRiOP z dn. 3.04.1928...).

Dobrucki wymienił w okólniku także konkretne sposoby, jakimi nauczyciele powinni prowadzić pracę wychowawczą i dydaktyczną wśród swoich uczniów: włączanie treści lotniczych na lekcjach, wykorzystywanie materiałów o tematyce lotniczej, zachęcanie uczniów do zapoznawania się z wydawnictwami lotniczymi, organizowanie odczytów dla społeczności szkolnej, zakładanie szkolnych kół LOPP i objęcie opieki nad kołami już istniejącymi, uczestniczenie wraz z uczniami w wydarzeniach lotniczych, a także organizowanie wycieczek na wystawy lotnicze (Okólnik MWRiOP z dn. 3.04.1928...).

Drugim równie istotnym dokumentem urzędowym władz oświatowych był okólnik wydany 14 maja 1937 roku przez W. Świątosławskiego, poświęcony potrzebie nakłaniania maturzystów do podjęcia nauki w lotniczej szkole oficerskiej – Szkole Podchorążych Lotnictwa (Dz.U. MWRiOP 1937, nr 5, poz. 150). Minister uzasadnił tę potrzebę nie tylko argumentami odwołującymi się do obronności kraju i budowy armii, ale także korzyściami wychowawczymi wynikającymi ze służby w lotnictwie wojskowym: „Mobilizując człowieka, mobilizuje się wszystkie jego wartości duchowe i intelektualne. [...] Charakter służby lotniczej pogłębia wartości moralne, wydobywając z jednostki częstokroć drzemiące w ukryciu talenty. Zmusza do zdobywania rozległej wiedzy w różnorodnych dziedzinach” (Okólnik MWRiOP Nr 46 z dnia 14 maja 1937...). Z tego powodu Świątosławski zalecał, by nauczyciele pomagali maturzystom w rozeznaniu swoich możliwości i zainteresowań poprzez indywidualną pracę z uczniami, organizowanie pogadarek na temat idei obrony narodowej i pracy zawodowej oficera lotnictwa, zapoznawanie z warunkami przyjęcia do szkół lotniczych oraz rozpowszechnianie podstawowej wiedzy związanej z lotnictwem – jego historią, techniką, możliwościami zastosowania (Okólnik MWRiOP Nr 46 z dnia 14 maja 1937...).

Wysiłki w celu nakłaniania nauczycieli do zainteresowania się sprawami lotnictwa podjęli także kuratorzy okręgów szkolnych. Publikowali oni na łamach dzienników urzędowych komunikaty i artykuły mające na celu uświadomienie nauczycielom doniosłości obszarów działalności LOPP i konieczności zaangażowania wszystkich szkół w ich realizację na różne sposoby, także poprzez organizowanie na ich terenie zbiorów pieniężnych i akcji propagandowych (Rzepka 2023: 110–115). Cele działalności Ligi traktowane były przez kuratorów jako równie ważne z punktu widzenia wychowawczego, podobnie jak cele innych organizacji działających na terenie szkoły – kół Ligi Morskiej i Kolonialnej, Polskiego Czerwonego Krzyża, Straży Przedniej, Związku Harcerstwa Polskiego, Sodalicii Mariańskiej, a także spółdzielni uczniowskich, kółek krajoznawczych i przysposobienia wojskowego. Zaangażowanie młodzieży w prace LOPP miało pierwszorzędne znaczenie z punktu widzenia wychowania obywatelskiego – przyzwyczajało młodych ludzi do bezinteresownej pracy na rzecz stowarzyszenia wyższej użyteczności. Ponadto przyczynianie się młodzieży do budowy silnego lotnictwa miało być jedną z form rozwijania potęgi i pokojowego rozwoju państwa polskiego w obszarze kulturowo-cywilizacyjnym (Moniewski 1936a: 54; Moniewski 1936b: 103–104; Moniewski 1937: 174).

Kanałami dotarcia do nauczycieli i formami zachęty do włączenia się w realizację celów wychowania lotniczego były także publikacje – pomoce metodyczne i materiały, tworzone dla wsparcia nauczycieli w pracy wychowawczej. Wśród najważniejszych można wymienić m.in. broszury: Władysława Balińskiego *Dlaczego jest nam potrzebne lotnictwo* (1928), Józefa Makłowicza *O lotnictwie i obronie przed gazami* (1929), Zygmunta Troniewskiego *Pełny spichlerz, ziemia żyzna – kiedy skrzydła ma Ojczyzna* (1930), *O lataniu dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym* (1930) autorstwa Władysława Umińskiego, *Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego* (1925) Wojciecha Woyny, *Zagadnienia lotnictwa i morza w nauce rysunku* (1939) Antoniego Szczepkowskiego, a także poradniki *Propaganda lotnictwa w szkołach* (1928) wydana przez Zarząd Główny LOPP i *Szkolne Koła LOPP* (1935) autorstwa Franciszka Szymczaka.

Wysiłki podejmowane przez członków LOPP i władze oświatowe przyniosły pozytywne skutki. Działania te spotykały się zasadniczo z pozytywnym odbiorem w środowisku pedagogicznym, które

było gotowe do wykorzystania walorów wychowawczych, jakie tkwiły w tematyce i działalności lotniczej (*Korespondencje* 1928). Co więcej, nauczyciele z własnej inicjatywy zapisywali się do LOPP, a czasem nawet zakładali nauczycielskie koła lotnicze. Przykładem takiego koła było istniejące od 1928 roku Koło Miejscowe Nauczycieli Szkół Powszechnych w Kielcach (Archiwum Państwowe w Kielcach, Komunikat do Starostwa w Kielcach). Niektóre z kół zakładane były nawet wśród uczniów i uczennic placówek kształcących nauczycieli. Na przykład na terenie Warszawy w 1937 roku istniało osiem kół LOPP przy seminariach, pedagogiach i kursach nauczycielskich, liczących łącznie 706 członków (*XV lat 1923–1938. LOPP na terenie stolicy* 1938).

Działalność nauczycieli w LOPP była popierana także przez organizacje nauczycielskie. Przedstawiciele Związku Nauczycielstwa Polskiego (ZNP), największej w II RP organizacji nauczycielskiej, podpisali w 1935 roku z władzami LOPP oficjalną umowę o wzajemnej współpracy. Na mocy jej postanowień ZNP płacił Lidze ryczałtowe składki członkowskie, a wszyscy członkowie ZNP zostawali automatycznie członkami wspierającymi LOPP (*Współpraca ZNP z Ligą Obrony Powietrznej Państwa* 1935). Dwa lata później doszło jednak do rozwiązania umowy wskutek m.in. konfliktów związanych z zaleganiem z opłacaniem składek przez ZNP. Mimo to obie organizacje nadal pozostawały w nieformalnej współpracy, a nauczyciele ze Związku nadal pozostawali członkami Ligi opłacając składki indywidualnie, we własnym zakresie (*Wspólny komunikat LOPP i ZNP* 1937). Publikowali oni także na łamach swojego centralnego organu prasowego – „Głosu Nauczycielskiego” – teksty dotyczące konieczności popierania lotnictwa polskiego, prowadzenia działań edukacyjnych i wychowawczych wśród uczniów, osiągnięć polskich i światowych w zakresie lotnictwa oraz krajowych i zagranicznych wydarzeń lotniczych (Rzepka 2023: 118–119).

Towarzystwo Nauczycieli Szkół Średnich i Wyższych (TNSW), czyli druga co do wielkości organizacja nauczycielska w II RP, również popierało zaangażowanie swoich członków w prace LOPP. Szczególnie aktywną działalność na rzecz lotnictwa prowadzili członkowie okręgów TNSW: Pomorskiego, Lwowskiego, Poznańskiego, Śląskiego, Białostockiego, Warszawskiego, Krakowskiego, Wileńskiego, Stanisławowskiego i Cieszyńsko-Orłowskiego (*Sprawozdanie TNSW*

za rok 1932 1933; *Z życia TNSW* 1938). Podobnie jak nauczyciele ZNP, także członkowie TNSW publikowali na łamach swojego organu – „Przeglądu Pedagogicznego” – treści związane z prowadzeniem wychowania lotniczego. Byli autorami artykułów dotyczących m.in.: korzyści z włączania tematyki lotniczej do pracy wychowawczej – technicznej, proobronnej, intelektualnej, potrzeby większej popularyzacji lotnictwa wśród uczniów, kontrowersji związanych z częstym organizowaniem zbiórek pieniężnych wśród młodzieży, a także włączania się nauczycieli w subskrybowanie Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej (Rzepka 2023: 120–122).

Należy jednak dodać, że próby nakłaniania do zaangażowania nauczycieli do działań LOPP spotykały się czasem z krytyką z ich strony i podawaniem w wątpliwość postulatów konieczności włączenia się w prace akurat tej organizacji. Nauczyciele zwracali uwagę na swoje obciążenie obowiązkami zawodowymi, a także na inne niż rozwój lotnictwa potrzeby państwowe i społeczne, w których zaspokojenie chcieliby się zaangażować. Dlatego też niektóre koła nauczycielskie LOPP w szybkim czasie ograniczały swoją działalność jedynie do opłacania składek członkowskich (*Kwesty szkolne* 1930; *Prasa o szkole i nauczycielu* 1934; *Sprawozdanie z działalności Komitetu Powiatowego LOPP...* 1929).

Pojedynczy nauczyciele zapisywali się także do aeroklubów. Była to jednak mała grupa – na przykład w Aeroklubie Warszawskim i Śląskim w Katowicach tylko niecałe 1% członków stanowili nauczyciele. Niektórzy nauczyciele zdobywali także uprawnienia lotnicze. Do takich osób należeli m.in. Maria Kann, szybowniczka i nauczycielka w Szkole Powszechnej im. Andrzeja i Olgi Małkowskich w Warszawie, nauczyciele akademicy mający licencje pilota turystycznego: Tadeusz Pruszkowski – profesor Szkoły Sztuk Pięknych oraz Wojciech Świątosławski – profesor Politechniki Warszawskiej (*Aeroklub Warszawski w cyfrach* 1937; *Sprawozdanie Aeroklubu Śląskiego za rok 1938* 1939).

Prowadzenie wychowania lotniczego w szkole

Jednak najważniejszym sukcesem akcji propagandowej prowadzonej wśród nauczycieli było ich zaangażowanie się w realizację celów wychowania lotniczego wśród dzieci i młodzieży. Wskazane

było, żeby łączyli oni pracę wychowawczą z propagandową. Zintegrowanie tych dwóch oddziaływań uzasadniał Władysław Baliński, dyrektor Zarządu Głównego LOPP. Pisał on w 1930 roku: „Nauczycielstwo, które powołano do kształcenia umysłów i charakterów młodzieży, stanowi element propagandowy o dużej wartości. Etyka zawodu nauczycielskiego sprawia, że znaczna większość nauczycieli ma ten sąd niezależny i opiera się zazwyczaj skutecznie zakusom grup politycznych o uczynienie nauczycielstwa narzędziem propagandy politycznej. Propaganda wielkich idei, celów bezspornych, znajduje wśród nauczycielstwa bardzo pożytecznych i dzielnych propagatorów” (Baliński 1931: 31).

Co więcej, w II RP nauczyciele uważani byli za najważniejsze w całym państwie osoby (obok członków rodziny), które wpływają na kształtowanie postaw dzieci i młodzieży, a co za tym idzie – na budowanie kultury moralnej i obywatelskiej kraju. Ich oddziaływanie na młodzież było możliwe przede wszystkim dzięki częstemu i bliskiemu kontaktowi z uczniami (Witkowska 1920: 103; Kulwieć, Lipski 1920: 73–79). Jeśli tylko wykorzystywali swoje kompetencje pedagogiczne, to osiągnięcie postawionych celów wychowawczych było bardziej prawdopodobne. W zakresie wychowania lotniczego ważne były nie tylko kompetencje merytoryczne i dydaktyczno-metodyczne, ale przede wszystkim wychowawcze (Taraszkiewicz 2001: 175). Należą do nich m.in. kompetencje moralne, interpersonalne, współdziałania i przywódcze. Ważne było zatem, aby nauczyciel posiadał na wysokim poziomie rozwinięte umiejętności komunikacyjne, rozwiązywania problemów, z którymi borykali się uczniowie, potrafił być wzorem dla młodego pokolenia, także w zakresie osobistego zaangażowania się w rozwój lotnictwa. Powinien także systematycznie motywować uczniów do podejmowania wielorakich aktywności, umiejętnie stosując w tym celu różne metody. Bardzo ważna była nauka właściwej interpretacji wydarzeń ze świata lotniczego i prowadzenia refleksji moralnej na temat jego znaczenia dla państwa i rozwoju cywilizacji (Żegnałek 2008: 191; Rzepka 2018: 105–111).

Najczęstszymi okazjami do prowadzenia tego rodzaju działań były lekcje szkolne. W czasie każdej z nich nauczyciele mogli przeprowadzić pogadankę na tematy związane z lotnictwem, nawet luźno powiązane z tematem lekcji, przekazywać informacje dotyczące bieżących i historycznych wydarzeń w lotnictwie, poznawać

i kształtować poglądy uczniów na tego rodzaju kwestie, zachęcać do zaangażowania się w pracę na rzecz lotnictwa, a nawet tworzyć prace o tematyce lotniczej. Często były one później prezentowane podczas wydarzeń szkolnych, publikowane na łamach czasopism lotniczych lub składane w licznych konkursach – plastycznych, literackich, poetyckich, modelarskich – organizowanych najczęściej przez LOPP (*Konkursy L.O.P.P. wśród młodzieży 1936*; Rzepka 2023: 420–440).

Podczas lekcji języka polskiego nauczyciele zapoznawali uczniów z sylwetkami sławnych lotników (przede wszystkim Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury), historią lotnictwa i rozpowszechniali tym samym w społeczności szkolnej etos lotnika i konstruktora. Do realizacji tego celu omawiali treści lotnicze zawarte w podręcznikach szkolnych – tematyka lotnicza poruszana była bowiem aż w 32 tekstach (wierszach i czytankach) w 20 podręcznikach (z czego niemalże 3/4 stanowiły podręczniki dla szkół powszechnych) (Rzepka 2023: 150–156). Nauczyciele mogli także włączać do realizacji programu nauczania beletrystykę lotniczą. Siedem książek lotniczych zostało umieszczonych przez MWRiOP na liście lektur uzupełniających. Były to: *Żwirko i Wigura: załoga RWD* autorstwa Janusza Meissnera (lektura dla klasy VI szkoły powszechnej i dla klasy I gimnazjum), *Skrzydlaty chłopiec* Kornela Makuszyńskiego (dla klasy VII szkoły powszechnej), *Nocny lot* Antoine’a de Saint-Exupery’ego (dla klas III–IV gimnazjum), a dla IV klasy gimnazjum: *Na RWD przez Atlantyk* autorstwa Stanisława Skarżyńskiego, *Pomiędzy chmurami* Zbigniewa Burzyńskiego i *Moje wrażenia z lotu do Tokio* Bolesława Orlińskiego (*Wydawnictwa dozwolone do użytku szkolnego 1939*).

Często nauczyciele nie ograniczali się do tej listy lektur i omawiali podczas lekcji także inne książki. Wybór mieli ogromny – w II RP napisanych zostało ponad 110 książek różnych gatunków o tematyce lotniczej, przede wszystkim powieści, reportaży i wspomnień (Rzepka 2023: 191). Najpopularniejszą i najchętniej wybieraną przez nauczycieli książką, będącą jednocześnie najpoczytniejszą powieścią lotniczą w II RP, była *Szkoła Orląt* autorstwa Janusza Meissnera (*Stąd i stamtąd 1936*). Nauczyciele zachęcali także uczniów do czytania książek o tematyce lotniczej w czasie wolnym. Prowadzili rozmowy w czasie lekcji na ten temat, a także pisali przedmowy do książek. Takim przykładem może być przedmowa napisana przez Gustawa Morcinka, nauczyciela w Skoczowie, w której polecał on młodzieży

zapoznanie się z książką Marii Wardasówny *Maryśka ze Śląska* (Moricinek 1937: 1–2).

Nauczyciele wykorzystywali także inne lekcje do omawiania treści o tematyce lotniczej. Jak zwrócił uwagę Jan Kowal, nauczyciel Gimnazjum Państwowego im. Adama Mickiewicza w Wilnie, lekcje fizyki były doskonałą okazją do omawiania kwestii związanych z lotnictwem: mechaniki lotu, aerodynamiki, działania silników lotniczych itp. (Kowal 1927: 217–218). Sprawdzanie w praktyce zasad działania praw fizyki odnoszących się do samolotów i szybowców realizowane było w ramach przedmiotu roboty (prace) ręczne. W czasie trwania lekcji nauczyciele mogli zadawać uczniom prace z zakresu budowy modeli latających. Co więcej, od roku szkolnego 1935/1936 MWRiOP włączyło zagadnienie modelarstwa lotniczego jako obowiązkowe do realizacji programu robót (prac) ręcznych w klasach VI–VII publicznych szkół powszechnych i w kl. I–IV państwowych gimnazjów męskich i dla chłopców uczących się w tych klasach w placówkach koedukacyjnych (*Pomorski Okrąg Wojewódzki LOPP* 1936). Warto dodać, że modelarstwo lotnicze było doskonałą okazją do zapoznania się z podstawami materiałoznawstwa, rozwijało kreatywność, dokładność, cierpliwość i zdolności manualne uczniów (Kozłowski 1935: 121–122; Stopa 1930: 566–569; Grzeszczak 1932: 22).

W celu podniesienia kompetencji nauczycieli do nauczania modelarstwa lotniczego w szkołach od połowy lat dwudziestych organizowane były lokalnie kursy instruktorskie modelarstwa lotniczego dla nauczycieli. Od roku 1930 planowanie tych kursów miało już charakter centralny, kiedy to organizacją kilkumiesięcznych tzw. Wyższych Kursów Modelarstwa Lotniczego zajęła się LOPP we współpracy z Państwowym Instytutem Robót Ręcznych. Do udziału w kursach kierowani byli przedstawiciele poszczególnych kuratoriów. W II RP organizowane były one corocznie aż do wybuchu II wojny światowej. Dziewięć edycji kursu ukończyło łącznie 710 nauczycieli z całej Polski (Kozak 2007: 106).

Innymi okazjami do realizacji przez nauczycieli celów wychowania lotniczego były także:

- lekcje chemii poprzez omawianie takich zagadnień, jak: procesy w cylindrze silnika, gazy do balonów, materiały konstrukcyjne, materiały opałowe, benzyna, obrona przeciwlotniczo-gazowa (Kowal 1927: 217–218);

- lekcje geografii poprzez włączanie lotniczych elementów do nauki o Polsce współczesnej, m.in.: znaczenie rozwoju komunikacji lotniczej, znaczenie fabryk lotniczych i przemysłu metalowego szczególnie z obszaru Centralnego Okręgu Przemysłowego, organizowanie wycieczek krajoznawczych drogą powietrzną, obliczanie długości głównych linii lotniczych (Hryniewiecka 1936: 212; Mścisz 1928: 27);
- lekcje historii poprzez omawianie historii lotnictwa, jego znaczenia jako ukoronowania historii wynalazków, uzbrojenia i taktyki obrony, porównywanie dawnych i współczesnych typów samolotów, dyskusje na temat sylwetek bohaterów lotniczych (Iwińska 1938: 56–60; Sawicki, Witkowska, Sobiński 1929: 296–300);
- lekcje przyrody poprzez omawianie roli lotnictwa sanitarnego w kwestiach ratownictwa i higieny (Skowroński 1939: 113–114);
- lekcje rysunku poprzez organizowanie wycieczek do portów lotniczych będących przykładami architektury współczesnej, tj. modernistycznej, zadawanie prac plastycznych na tematy związane z lotnictwem (*Sprawozdanie z wycieczki kl. VIII...* 1936; Szczepkowski 1939: 29).

Wielu nauczycieli prowadziło działania w zakresie wychowania lotniczego także poza lekcjami. Niektórzy z nich zakładali szkolne koła lotnicze, tworzone pod auspicjami LOPP, albo obejmowali opieką koła już istniejące. Możliwości pracy było sporo, gdyż w II RP istniała duża liczba szkolnych kół LOPP. Ich przyrost w latach 1924–1939 był dynamiczny, a już w 1933 roku koła szkolne stanowiły 60% (8 992) wszystkich kół LOPP (Kozak 2007: 51). Konieczność sprawowania przez nauczycieli opieki nad kołami została określona w „Regulaminie kół szkolnych młodzieży LOPP”, uchwalonym w 1928 roku przez Sekcję ds. Młodzieży przy Zarządzie Głównym LOPP. Nauczyciel-opiekun miał być wydelegowany do pełnienia tej funkcji przez dyrektora szkoły albo uzyskać jego zgodę w przypadku chęci podjęcia się tej roli (*Sekcja do spraw młodzieży* 1927).

Nauczyciele towarzyszyli uczniom w realizacji programu działania kół, który zwykle koncentrował się wokół pogłębiania wiedzy teoretycznej z zakresu lotnictwa, uczestnictwa w wydarzeniach lotniczych, popularyzacji lotnictwa w środowisku szkolnym i lokalnym

oraz modelarstwa lotniczego. Nauczyciele włączali się także w promocję działań kół, np. poprzez publikowanie sprawozdań z działalności na łamach czasopism lotniczych. Jedną z najbardziej zaangażowanych nauczycielek – opiekunek kół była Aleksandra Zasuszanka, która na łamach miesięcznika wydawanego przez Zarząd Główny LOPP „Lot i OPLG Polski” publikowała teksty dotyczące działalności koła LOPP, którym się opiekowała, a także odezwy do chłopców, by zostali pilotami (Zasuszanka 1936a: 8; Zasuszanka 1936b: 12). Co więcej, Zasuszanka była autorką jednego z lotniczych scenariuszy przedstawień teatralnych *Na progu zwycięstwa: komedia w 3 aktach* (1934), które zostało wystawione przez jej podopieczne z koła LOPP – uczennice II Miejskiego Gimnazjum Żeńskiego im. J. Kochanowskiego w Warszawie, w którym Zasuszanka uczyła języka polskiego (Laskowska 1935: 64).

Nauczyciele służyli członkom kół radą, pomocą, a w razie potrzeby reprezentowali koło w środowisku zewnętrznym i przed dyrektorem szkoły. Do ich zadań należało także pilnowanie przestrzegania zasad zapisanych w wyżej wspomnianym „Regulaminie kół szkolnych”, takich jak: organizowanie spotkań jedynie w czasie pozalekcyjnym (popołudniowym), dopuszczanie do członkostwa jedynie uczniów nieborykających się z trudnościami w uczeniu się oraz podejmowanie decyzji o skreśleniu z listy członków w przypadku beczynności lub złego zachowania.

Warto dodać, że obszarem opieki nauczycielskiej były także inne organizacje działające na terenie szkoły, jak np. drużyny harcerskie i gromady zuchowe. Niektórzy nauczyciele będący jednocześnie instruktorami harcerskimi sami tworzyli takie jednostki na terenie szkół, w których pracowali. Przykładem może być Maria Kann, nauczycielka języka polskiego w Szkole Powszechnej im. Andrzeja Małkowskiego w Warszawie, która w 1934 roku założyła lotniczą gromadę zuchową, której została drużynową (Kann 2021: 20–21; Rzepka 2019/2020: 13). Dzięki takim działaniom nauczyciele mogli połączyć działania w zakresie wychowania lotniczego, harcerskiego i pracy edukacyjnej w szkole. Wszystkie te oddziaływania miały wychowywać przyszłych obywateli w duchu patriotyzmu, pracy na rzecz państwa, zgodnie z założeniami – dominującej w kraju od 1926 roku ideologii wychowawczej – wychowania państwowego (Jakubiak 1994: 29–30).

Charakteryzując wychowanie lotnicze prowadzone w szkołach przez nauczycieli można także wyeksponować cechy i postawy, które miało ono rozwinąć wśród uczniów. Ich katalog można zawrzeć w ramach kategorii pedagogicznych, stanowiących pewnego rodzaju szkielet aksjologiczno-poznawczy ukierunkowujący myśli i organizujący wokół pewnych istotnych z punktu widzenia wychowania, dynamicznych kwestii (Rutkowiak 1995: 25). Jednym z autorów takiego ujęcia jest Józef Górniewicz, który wyróżnił siedem kategorii pedagogicznych: podmiotowość, odpowiedzialność, samorealizację, tolerancję, twórczość, wyobraźnię i wyobraźnię moralną (Górniewicz 2001: 14–106).

Podmiotowość (w rozumieniu Górniewicza) w wychowaniu lotniczym II RP rozwijana była poprzez wzmacnianie motywacji wewnętrznej do osobistego zaangażowania się w sprawy związane z rozwojem rodzimego lotnictwa, a także rozbudzanie wśród uczniów poczucia osobistego sprawstwa i wpływu na te kwestie. Odpowiedzialność nauczyciele budowali wśród uczniów zarówno w zakresie odpowiedzialności obywatelskiej za poziom rozwoju lotnictwa polskiego, a także odpowiedzialności przed innymi obywatelami i władzami państwowymi, którzy liczyli na zaangażowanie młodzieży w tę ważną dla kraju dziedzinę. Samorealizacja była możliwa do rozwijania dzięki aktualizowaniu potencjalnych zdolności uczniów poprzez proponowanie im przez nauczycieli aktywności związanych z lotnictwem, dostosowanych do wieku, zainteresowań i możliwości dzieci. Dzięki wykorzystywaniu w pracy wychowawczej pogadek, dyskusji i pracy zespołowej nauczyciele mogli rozwijać wśród uczniów tolerancję wobec odmiennych punktów widzenia. Podczas prac twórczych, takich jak np. projektowanie i budowanie modeli lub tworzenie prac pisemnych i plastycznych – rozwijała się twórczość i wyobraźnia uczniów. Wyobraźnia moralna mogła być kształtowana podczas każdej aktywności, w czasie której uczniowie uczyli się przewidywać następstwa swoich działań – zarówno w zakresie efektów realizacji drobnych projektów, jak i szeroko pojętego wkładu w budowę potęgi lotnictwa polskiego – i brania za te skutki moralnej odpowiedzialności (Górniewicz 2021: 14–106; Rzepka 2023: 432–439).

Zakończenie

Nauczyciele II Rzeczypospolitej – osoby cechujące się wrażliwością społeczną, kompetencjami pedagogicznymi i inteligencją, ciesząc się społecznym autorytetem, zaufaniem młodzieży i dostępem do nich w codziennej pracy – byli postrzegani przez pasjonatów lotnictwa jako jedna z najważniejszych grup, które powinny prowadzić wychowanie lotnicze (Papierski 1930: 585–587). Dzięki podejmowanym przez działaczy Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wysiłkom nauczyciele włączyli się w realizację celów wychowania lotniczego. Motywując do działania środowiska nauczycielskiego wspierały: akty urzędowe publikowane przez władze oświatowe, organizowane formy szkoleniowe, działania organizacji nauczycielskich, a także tworzone dla nich pomoce metodyczne i dydaktyczne. Choć w działalności na rzecz lotnictwa dostrzegane były także obszary kontrowersyjne, to jednak powszechnie cieszyła się ona dużym poparciem ze strony środowiska nauczycielskiego, które chętnie nawiązywało współpracę z LOPP. Niektóre osoby zostawały nawet członkami aeroklubów i nabywały uprawnienia w zakresie pilotażu samolotowego lub szybowcowego.

Najważniejszym terenem działań nauczycieli w zakresie wychowania lotniczego była szkoła każdego szczebla, choć ich zaangażowanie wykraczało poza mury szkolne. Do obszarów aktywności nauczycieli należały przede wszystkim:

- włączanie treści lotniczych podczas lekcji,
- opieka nad kołami szkolnymi,
- publikowanie tekstów na łamach czasopism lotniczych,
- zakładanie i prowadzenie lotniczych drużyn harcerskich (zuchowych).

Nauczyciele, zależnie od swojej woli i poziomu przekonania, włączali treści lotnicze podczas lekcji różnych przedmiotów. Mogli wtedy kształtować postawy uczniów, a także rozwijać ich wiedzę i umiejętności. Realizowali to m.in. poprzez zapoznawanie ich z sylwetkami zasłużonych lotników stawianych młodzieży za wzór do naśladowania, omawianie tekstów literackich o tematyce lotniczej czy uczenie budowy modeli latających. Stosowali wówczas najczęściej takie metody dydaktyczne, jak: pogadanka, dyskusja i metody praktyczne.

Niektórzy nauczyciele podejmowali się roli opiekunów szkolnych kół albo innych organizacji lotniczych działających na terenie szkoły lub poza nią, jak np. Związek Harcerstwa Polskiego. Niejednokrotnie z własnej inicjatywy zakładali takie organizacje i aktywnie angażowali się w ich prężną działalność, a także publikowali różnego rodzaju teksty na łamach czasopism lotniczych, które były w II RP chętnie czytane przez młodzież zainteresowaną tą tematyką.

Dzięki powszechnemu udziałowi nauczycieli w wychowaniu lotniczym w II Rzeczypospolitej mogło być one prowadzone na szeroką skalę, docierać do dzieci i młodzieży z różnych grup społecznych, a za ich sprawą – docierać także „pod strzechy” – do ich domów rodzinnych, sąsiedztwa i miejscowości. W ten sposób całe społeczeństwo mogło budować tak ważną w dwudziestolecium międzywojennym dziedzinę rozwoju państwa, jaką było lotnictwo, jednoczyć się wokół niej, budować dumę narodową i poczucie bezpieczeństwa obywateli „Silnej Polski Skrzydlatej”, które jednak zostało rychło zniszczone przez wybuch II wojny światowej (Rzepka 2023: 424–440).

* * *

Niniejszy artykuł nie wyczerpuje tematyki zaangażowania nauczycieli w proces przedwojennego wychowania lotniczego. Jest to pierwsza publikacja poświęcona temu zagadnieniu i może stanowić inspirację dla badaczy historii wychowania w II RP do prowadzenia dalszych badań w tym zakresie. Szczególnie interesujące byłoby opracowanie charakterystyki udziału nauczycieli w wychowaniu lotniczym w zależności od regionu, szczebla i rodzaju szkół, a także dokładne ustalenie jego praktycznej realizacji podczas poszczególnych lekcji. Niezwykle wartościowe byłoby także przeprowadzenie porównawczych badań historyczno-pedagogicznych ukazujących podobieństwa i różnice działań w zakresie wychowania lotniczego polskich nauczycieli i tych, którzy uczyli w szkołach innych krajów europejskich w okresie międzywojennym. Tego rodzaju badania mają jednak wartość nie tylko dla historyków oświaty i wychowania. Dla badaczy współczesnej pedagogiki tematyka ta może być inspiracją dla poszukiwania obszarów i idei aktualnie istotnych dla społeczeństwa i wspólnoty państwowej, które mogłyby być skutecznie włączane w codzienną działalność dydaktyczno-wychowawczą nauczycieli, a jednocześnie „porwać” młodzież swoją atrakcyjnością.

Bibliografia

- Archiwum Państwowe w Kielcach, sygn. 21/101/440, Komunikat do Starostwa w Kielcach z 20.01.1928.
- Aeroklub Warszawski w cyfrach* (1937). „Skrzydłata Polska”, nr 10.
- Baliński W. (1930). *Propaganda, jej metody i znaczenie*, Warszawa: Nakładem Księgarni F. Hoesicka.
- Co nowego w naszym świecie: w Polsce* (1927). „Młody Lotnik”, nr 1.
- Dobrzycki B. (1927). *Czem jest lotnictwo?*, „Lot Polski”, nr 4.
- Górniewicz J. (2001). *Kategorie pedagogiczne. Odpowiedzialność, podmiotowość, samorealizacja, tolerancja, twórczość, wyobraźnia*, Olsztyn: Wyższa Szkoła Pedagogiczna.
- Grzeszczak B. (1932). *Modelarnie w szkołach powszechnych*, „Lot i OPLG Polski”, nr 5.
- Halewski T. (1928). *Młodzież a lotnictwo na terenie Krakowa i województwa Krakowskiego*, „Młody Lotnik”, nr 5.
- Hryniewiecka M. (1936). *Muzeum Przemysłu i Techniki*, „Płomyk”, nr 28.
- Humpola L. (1927). *Wrażenia słuchacza kursu prelegentów LOPP*, „Lot Polski”, nr 9.
- Iwińska I. (1938). *Nauka o Polsce współczesnej oraz historia powszechna w ujęciu tematycznym. Zeszyt II*, Warszawa: „Pomoc Szkolna” HAWU.
- Jakubiak K. (1994). *Wychowanie państwowe jako ideologia wychowawcza sanacji. Kształtowanie i upowszechnianie w periodycznych wydawnictwach społeczno-kulturalnych i pedagogicznych*, Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane WSP.
- Kann M. (2021). *Lotnicze zuchy*, [w:] *Na harcerskich skrzydłach*, red. A. Glass, Bielsko-Biała–Warszawa: Wydawnictwo ELAY-SCG.
- Konieczny J.R. (1987). *Organizacja lotnictwa sportowego w Polsce w latach 1919–1939*, [w:] *Polskie lotnictwo sportowe*, red. H. Szydłowski, Kraków: Krajowa Agencja Wydawnicza.
- Konkursy L.O.P.P. wśród młodzieży* (1936). „Lot i OPLG Polski”, nr 3–4.
- Korespondencje* (1928). „Ikar”, nr 1.
- Kowal J. (1927). *Lotnictwo a program fizyki w szkole średniej*, „Młody Lotnik”, nr 10.
- Kozak Z. (2007). *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Polsce w latach 1928–1939*, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Kozłowski W. (1935). *Lotnictwo najmłodszych*, „Skrzydłata Polska”, nr 5.
- Kretowicz Ch.M. (1933). *Czy jesteśmy przygotowani?*, „Lot Polski”, nr 5.
- Kwesty szkolne* (1930). „Przegląd Pedagogiczny”, nr 33.
- Kulwiec K., Lipski H. (1920). *Projekt instrukcji dla wychowawców klasowych*, „Przegląd Pedagogiczny”, nr 2.
- Laskowska I. (1935). *Na progu zwycięstwa*, „Skrzydłata Polska”, nr 3.

- Latwis S. (1935). *Racjonalizacja wykształcenia, wychowania i doskonalenia lotniczego w klubach*, „Skrzydłata Polska”, nr 2.
- Le Corbusier (1935). *Aircraft*, London: The Studio Ltd.
- LOPP na terenie stolicy w roku 1938: *Sprawozdanie Okręgu LOPP m.st. Warszawy za rok 1938*, Warszawa 1939.
- Łozińscy M. i J. (1994). *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*, Warszawa: Wydawnictwo Tenten.
- Magiera E. (2015). *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwwgazowej w Drugiej Rzeczypospolitej jako przykład działalności szkolnych kół stowarzyszeń wyższej użyteczności*, [w:] *Wzrastać w cieniu historii. Dzieci i młodzież w instytucjach edukacyjnych w Polsce (1918–1989)*, red. E. Gorloff, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Malinowski T. (1987). *Sport samolotowy*, [w:] *Polskie lotnictwo sportowe*, red. H. Szydłowski, Kraków: Krajowa Agencja Wydawnicza.
- Meliński Z. (1933). *Propaganda jako środek walki i obrony powietrznej*, „LP”, nr 7.
- Mierzwa E.A. (2001). *Historyka. Wstęp do badań historycznych*, Piotrków Trybunalski: Akademia Świętokrzyska im. Jana Kochanowskiego.
- Moniewski T. (1936a). *Młodzież szkolna w LOPP*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Lubelskiego”, nr 2.
- Moniewski T. (1936b). *Młodzież szkolna w LOPP II*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Lubelskiego”, nr 4.
- Moniewski T. (1937). *Młodzież szkolna w LOPP III*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Lubelskiego” nr 7.
- Morcinek G. (1937). *Przedmowa*, [w:] M. Wardasówna, *Maryska ze Śląska*, Warszawa: Nasza Księgarnia.
- Mścisz M. (1928). *Jak przystąpić do poznania mapy w szkole powszechnej*, „Ruch Pedagogiczny”, nr 1.
- Okólnik MWRiOP Nr 46 z dnia 14 maja 1937 r. (III S-3678-37) w sprawie wstępowania młodzieży do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, Dz.U. MWRiOP 1937, nr 5, poz. 150.
- Okólnik MWRiOP z dn. 3.04.1928 (Nr I 212247/27) do Kuratorów Okręgów Szkolnych oraz do Województwa Śląskiego i Liceum Krzemienieckiego w sprawie popierania lotnictwa, Dz.U. MWRiOP 1928, nr 4, poz. 81.
- Osiński J. (1925). *Władze szkolne a lotnictwo*, „Młody Lotnik”, nr 13.
- Otwarcie kursu instruktorów wydziałów lotniczych LOPP* (1934). „Lot i OPLG Polski”, nr 4.
- Papierski M. (1930). *Rola nauczycielstwa w działalności LOPP*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Poleskiego”, nr 5.
- Pomorski Okrąg Wojewódzki LOPP* (1936). „Lot i OPLG Polski”, nr 19/20.
- Prasa o szkole i nauczycielu* (1934). „Przegląd Pedagogiczny”, nr 14.
- Rubacha K. (2008). *Metodologia badań nad edukacją*, Warszawa: Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.

- Rutkowiak J. (red.) (1995). *Odmiany myślenia o edukacji*, Kraków: Oficyna Wydawnicza „Impuls”.
- Rzepka M. (2018). *Rola nauczyciela w wychowaniu moralnym w II Rzeczypospolitej na podstawie analizy treści „Przeglądu Pedagogicznego” (1918–1939)*, „Kwartalnik Pedagogiczny”, nr 4.
- Rzepka M. (2019/2020). *Specjalność lotnicza w międzywojennym Związku Harcerstwa Polskiego*, „Harcerstwo”, nr 2/3.
- Rzepka M. (2023). *Wychowanie lotnicze w II Rzeczypospolitej* [rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski].
- Sawicki L., Witkowska H., Sobiński S. (1929). *Polska współczesna (Nauka obywatelska)*, Lwów: Nakład i własność K.S. Jakubowskiego.
- Sekcja do spraw młodzieży przy Zarządzie Gł. L.O.P.P.* (1927). „Młody Lotnik”, nr 10.
- Seweryn S. (1930). *Uwagi o wychowaniu obywatelsko-państwowem*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Łódzkiego”, nr 9.
- Skowroński A. (1939). *Zagadnienie obronności Państwa w nauczaniu i wychowaniu w szkole powszechnej*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Wołyńskiego”, nr 4.
- Sprawozdanie Aeroklubu Śląskiego za rok 1938* (1939). Katowice: Aeroklub Śląski (Katowice).
- Sprawozdanie TNSW za rok 1932. Część II* (1933). „Przegląd Pedagogiczny”, nr 1–2.
- Sprawozdanie z działalności Komitetu Powiatowego LOPP w Białymstoku za rok 1928* (1929). „Wiadomości Lotnicze”, nr 3–4, dodatek nr II.
- Sprawozdanie z wycieczki kl. VIII Gimnazjum im. Unii Lubelskiej w Lublinie do Warszawy i Łodzi* (1936). „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Lubelskiego”, nr 4.
- Stąd i stamtąd* (1936). „LiOPLGP”, nr 24.
- Stopa R. (1930). *Roboty ręczne jako czynnik wychowawczy*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Poleskiego”, nr 5.
- Szczepkowski A. (1939). *Zagadnienie lotnictwa i morza w nauce rysunku: wskazówki praktyczne*, Kraków: Księgarnia „Nauka i Sztuka”.
- Taraszkiewicz M. (2001). *Jak uczyć jeszcze lepiej! Szkoła pełna ludzi*, Poznań: Arka.
- Wiadomości bieżące: z Polski* (1926). „Młody Lotnik”, nr 12.
- Witkowska H. (1920). *O wychowaniu i kształceniu obywatelskiem*, „Przegląd Pedagogiczny”, nr 3.
- Woźniak J. (1987). *Orły z Podkarpacia*, Rzeszów: RSW „Prasa-Książka-Ruch” Krajowa Agencja Wydawnicza.
- Wspólny komunikat LOPP i ZNP* (1937). „Głos Nauczycielski”, nr 35.
- Współpraca ZNP z Ligą Obrony Powietrznej Państwa* (1935). „Głos Nauczycielski”, nr 1.
- Wydawnictwa dozwolone do użytku szkolnego* (1939). Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Brzeskiego”, nr 4.

- XV lat 1923–1938. LOPP na terenie stolicy* (1938). Warszawa: Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.
- Z działalności LOPP: Kraków* (1927). „Młody Lotnik”, nr 2.
- Z życia TNSW* (1938). „Przegląd Pedagogiczny”, nr 2.
- Zasuszancka A. (1936a). *Do chłopców!*, „Lot i OPLG Polski”, nr 6.
- Zasuszancka A. (1936b). *Dziewczęta budują modele*, „Lot i OPLG Polski”, nr 19/10.
- Zbierański C.M. (1958), *O narodzinach lotnictwa polskiego*, New York: Czas Publishing Co.
- Zjazd Dyrektorów Szkół Średnich we Lwowie* (1930). „Zręb”, t. 2.
- Żegnałek K. (2008). *Kompetencje dydaktyczno-wychowawcze nauczyciela edukacji*, [w:] *Kompetencje nauczyciela edukacji początkowej*, red. K. Żegnałek, Warszawa: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej TWP.

ADRES DO KORESPONDENCJI:

Dr Magdalena Rzepka
 Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie
 Instytut Nauk Socjologicznych i Pedagogiki
 E-mail: magdalena_rzepka@sggw.edu.pl